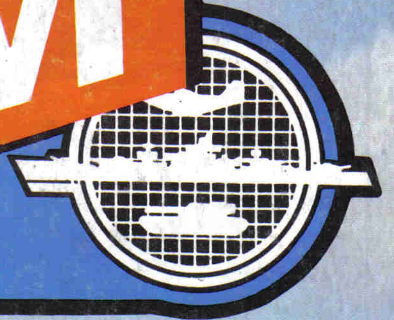
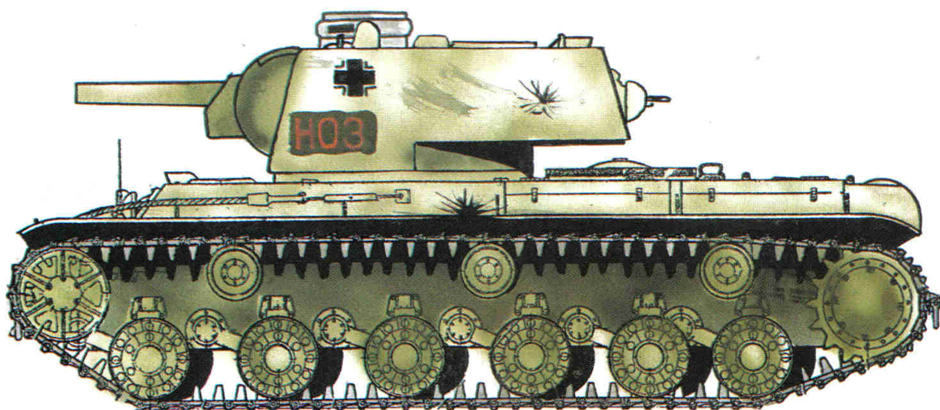
Ročník IV. 1994

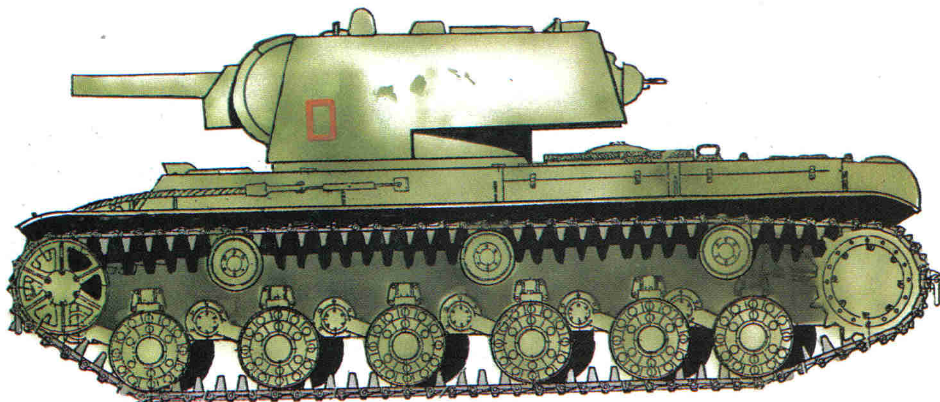
HPM

9



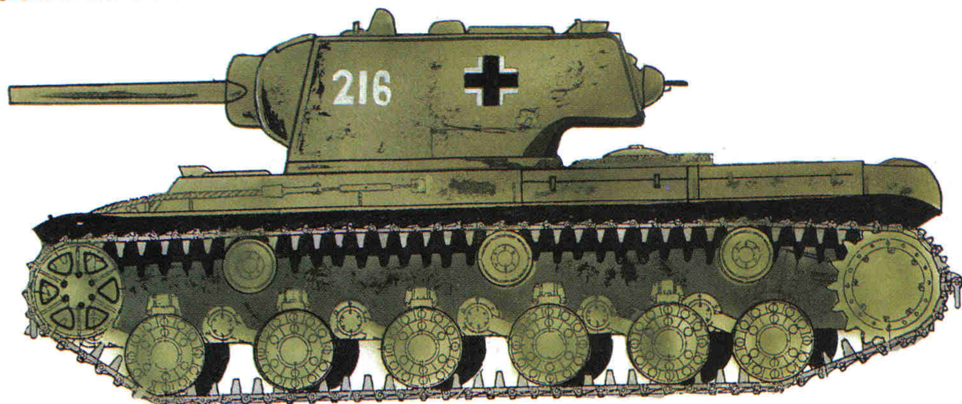
KV I sloužil jako kořistní v řadách wehrmachtu. Na původní barvu bylo pouze doplněno označení H O3, kříž a upravena velitelská kupole.

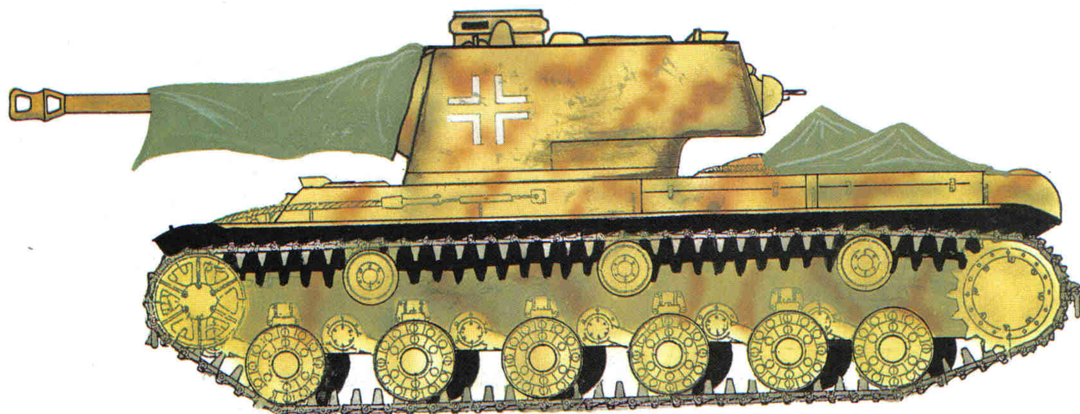




KV I ze zimy 1941—42, bojoval v zimním nátěru u neznámé jednotky.

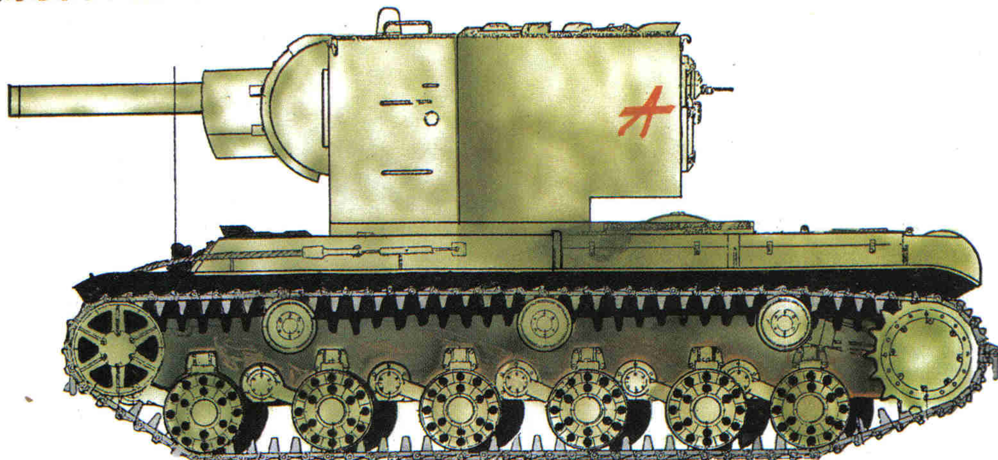
KV I ukořistěný 1. Pz. division, kamufláž i imatrikulace zůstaly původní, Němci doplnili pouze kříže.





Modifikovaný kořistní stroj s novou velitelskou kupolí a německým kanonem 75 D/43, kamufláž Dunkelgelb a Rottbraun odpovídala tehdejšímu standardu německých pozemních sil.

KV II, bojující v lednu 1942 na kalininské frontě v zimním nátěru. Písmeno A bylo červené.





- HPM Historie a plastikové modelářství Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu - 46 642
- Registrační značka - Mk ČR 5340
- Vychází - měsíčně
- Vydává: HaPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
HaPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10
telefon: 02/737 98 92
Návštěvní den: středa 10.00-15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte - Inzerce HaPM

Tiskárna: Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210-1427

History and Plastic Modelling
issued monthly by HaPM Ltd.
Editorial & Advertising Offices HaPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
phone (+422) 737 98 92

Editorial & Production Staff
- Managing Editor - I. Pejčoch
- Modelling Editor - V. Janovský
- Technical Editor - M. Mamula
- Art Editors - V. Leimer
- Graphic Editor - Jams

Printed in Czech Republic by Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice

Exclusive North American distribution through Condor Models Intl.,
3408 S. Harvey Ave., Berwyn Ill., U.S.A, 60402,
phone (708) 484-6815, fax (708) 484-8074

OBSAH:



Připravujeme do čísla 10/94
- **AH-1 Cobra (dokončení)**
- **Maďarské královské letectvo 1919-45 (dokončení)**
- **Rudolf Berthold**
- **Škoda PA II**

Titulní strana: AH-1F, US Army, foto J. Špaček

Informace pro zahraniční předplatitele:
V případě, že nemůžete získat náš časopis ve Vaší zemi, můžete se obrátit přímo na redakci.
Ceny jsou následující: doporučeně $ 3.80 letecky $ 5.00

Information for foreign subscribers:
If this magazine is not available in your country, you can order it from the editor's office.
The prices are as folows: registred $ 3.80 Air Mail $ 5.00
Adresa/Address: HaPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10, Czech Republic
Způsob platby: šekem nebo bankovním převodem
Payment: by Cheque to the above printed address or Money transfer for Komerční banka Praha 10, Acc. No. 457 842-101/0100

Pozor ! Nový letecký časopis REVI



V měsíci srpnu se objevil na trhu nový letecký časopis REVI. Obsahuje na 40 černobílých stran, 8 stran křídové přílohy a křídovou obálku. V čísle 1 najdete životopis H. U. Rudela, rozhovor s německým výsadkářem, jak létat Twin Mustang, příběhy z bojů JG 51 na východní frontě, letecká škola stíhačů US NAVY Top Gun a další zajímavé články.

Na základě dohody s vydavateli Revi Publications bude společnost HaPM zajišťovat předplatné na tento časopis, včetně zasílání starších čísel jednotlivcům. Dle sdělení vydavatele letos vyjdou tři čísla. Předplatit si je můžete jak od čísla 2 i od čísla 1. **Revi č. 1-3 stojí 135 Kč, č. 2-3 90 Kč.** Číslo 1 bude ale v tomto případě rozesíláno až společně s číslem 2 (dle předpisu pošty). Ten, kdo nechce čekat a požaduje č. 1 okamžitě, bude odbaven formou dobírky (celková cena 70 Kč).

*Předplatné zasílejte složenkou **typ C** na adresu: HaPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10, nebo složenkou **typ A** na stejnou adresu a číslo účtu: KB Praha 10, 457842-101/0100 (také můžete využít složenku z čísla 6/94).*

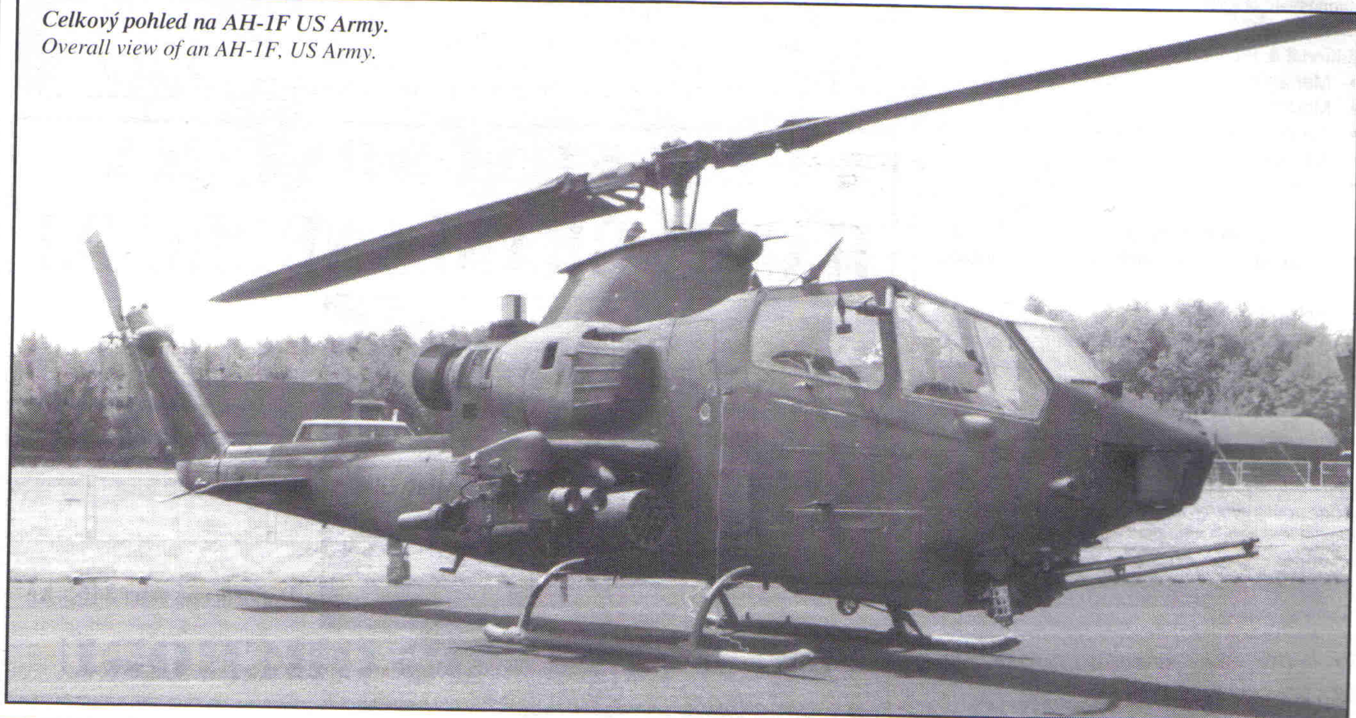


BELL AH-1S COBRA

Ing. Jaroslav Špaček

Ještě před nedávnou dobou bylo ve světě vyslovení slov bitevní vrtulník téměř bezvýhradně spojováno se jménem Cobra. Tento vrtulník se stal pojmem již ve vietnamské válce. Později byl brán jako vzor pro konstrukci dalších, méně či více úspěšných strojů této kategorie. Učitelé taktiky na vojenských školách bývalého východního bloku vtloukali budoucím pilotům vrtulníků nesmyslná srovnání. V nich byl téměř ve všech ohledech létající tank určený k podpoře útočících tankových svazů (které se měly podle smělých plánů zastavit až u Rýna) - Mi-24 lepší, než téměř třikrát lehčí a mnohem obratnější Cobra. V něčem je však „čtyřiadvacítka" skutečně lepší. Má vyšší maximální rychlost; při dostatku času může tedy vždy „zmizet".

Inu, porovnávat neporovnatelné, je těžké... V průběhu vietnamské války byl v obrovském množství používán víceúčelový vrtulník Bell UH-1 Iroquois, který zde vešel do podvědomí vojáků pod jménem Huey. Tato nová konstrukce, kdy bylo poprvé v sérii použito pro pohon vrtulníku turbohřídelového motoru, znamenala přelom v dosavadní filozofii stavby vrtulníků, ale i v taktice vojsk. Zde získané poznatky se projevují v obou těchto oblastech dodnes. Velmi brzy se ukázalo, že vrtulník je vhodný stroj pro montáž ofenzívní výzbroje. Poprvé se tak stalo na přelomu let 1962/63, kdy bylo několik



Celkový pohled na AH-1F US Army.
Overall view of an AH-1F, US Army.

UH-1A vyzbrojeno kulomety a raketomety. Postupně bylo vyzkoušeno mnoho dalších druhů výzbroje, jako kanóny, granátomety, či protitankové řízené rakety (dále jen PTŘR) SS.11 (u US Army označené AGM-22). Získané poznatky stále naléhavěji ukazovaly potřebu zcela nového stroje, který by byl vybaven účinnou výzbrojí a který by byl dostatečně odolný proti bojovému poškození. To měly zabezpečit co nejmenší rozměry, pouze dvoučlenná posádka (pilot a operátor zbraňových systémů) a střelecká a raketová výzbroj nesená vně trupu.

Prvním pokusem o konstrukci vrtulníku tohoto typu byl projekt Bell Model 207 Sioux Scout. Jeho konstrukce vycházela z lehkého vrtulníku Bell 47 (v US Army OH-13). Prototyp s civilní imatrikulací N 73927 se poprvé vznesl do vzduchu v červenci 1963. Stroj byl poháněn pístovým motorem Lycoming TVO-435-B1A. Dva muži osádky seděli za sebou v nově zkonstruovaném trupu s malým čelním průřezem. Ve věžičce pod trupem byl umístěn pohyblivý kulomet. Zkoušky ukázaly, že pístový motor má velmi slabý výkon a je potřeba jeho náhrady za motor turbohřídelový. Firma Bell tedy na vlastní náklady začala vyvíjet nový projekt, označený D-262, který již využíval některých zkušeností z Vietnamu. Pro pohon vrtulníku byl zvolen motor Lycoming T 53-L-13. Později byl projekt s využitím poznatků z konstrukce vrtulníků UH-1 a Sioux Scout přepracován a přeznačen na Model 209. Část konstrukčních celků byla převzata ze stroje UH-1C. Jednalo se například o lyžový podvozek, nosný rotor, ocasní nosník, reduktor a transmisi. Tyto části byly skombinovány s novým štíhlým trupem, který měl dva pylony pro nesení výzbroje na bocích trupu a kabinu, v níž seděli dva muži za sebou.

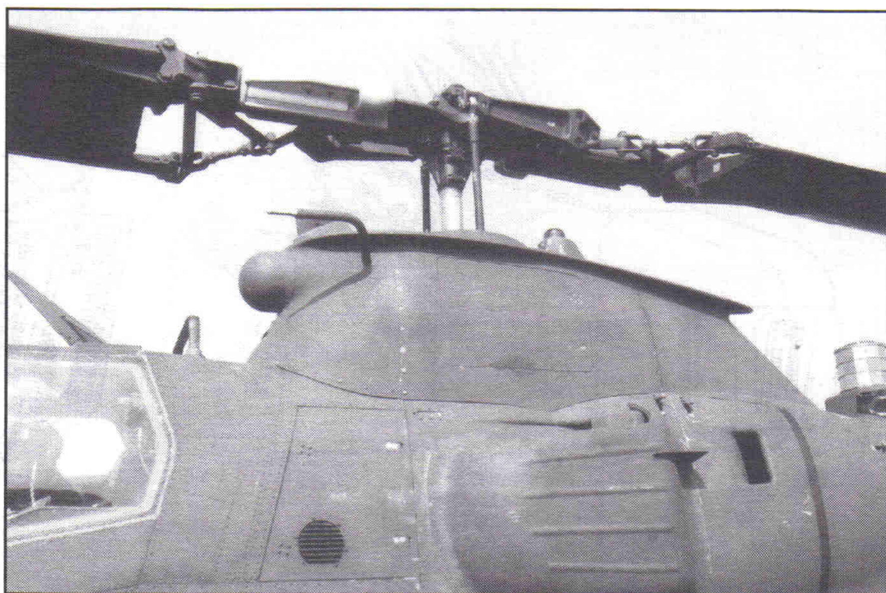
V srpnu 1965 předložila US Army požadavky, které specifikovaly podmínky pro zavedení nového vrtulníku do výzbroje. Předpokládalo se jeho zavedení do výzbroje do dvou let. K posouzení byly předloženy projekty: Bell Model 209, ozbrojená verze Boeing - Vertol CH-47A, Kaman UH-2, Piasecki 16H a Sikorski S-61. V průběhu posuzování jednotlivých projektů zahájil Bell 3. 9. 1965 pozemní zkoušky nového vrtulníku. 7. září pak prototyp s registrací N 209J poprvé vzlétl. Během zkoušek zanedlouho prototyp dosáhl maximální rychlosti 315 km/h. Z porovnávacích zkoušek vyšel s přehledem Bellův stroj jako vítěz a 4. 4. 1966 byl podepsán kontrakt na dodávku dvou



Pohled na příď s věžičkou naváděcího systému M-65, kanónem M-197 a snímačem hodnot malých rychlostí na trubkovém nosníku.
Detail of the M-197 cannon and M-65 navigation system in the turret.

předsériových strojů. O týden později US Army objednala 110 nových vrtulníků.

První sériovou verzí se stal AH-1G s bojovým jménem Cobra. Jejich dodávky bojovým jednotkám byly zahájeny v červnu 1967 a do roku 1973 bylo vyrobeno celkem 1 116 strojů této verze. Protože AH-1 vznikl zejména na základě potřeb Vietnamské války, je celkem pochopitelné, že byla vynakládána snaha o jeho co nejrychlejší vyzkoušení v bojových podmínkách. Tento čas nadešel už 1. září 1967. Ve Vung Tau bylo utvořeno středisko NETT (New Equipment Training Team), kde začalo probíhat přeškolení pilotů, kteří již ve Vietnamu nějaké zkušenosti získali, na nový typ. Prvních šest AH-1G měli k dispozici piloti 334. roty, která působila ze základny Bien Hoa a v polovině roku 1968 byla jako první jednotka kompletně přezbrojena na nový typ. Ve Vietnamu nové stroje přezdívaly též Snake (had). Pro vedení bojové činnosti bylo vypracováno několik způsobů. Od počátku svého působení v této oblasti byly nové stroje používány jak k ničení pozemních cílů, tak ke vzdušnému krytí výsadkových vrtulníků. Téměř vždy působily ve skupinách s průzkumnými stroji OH-6 či později OH-58 nebo s transportními UH-1, v závislosti na právě plněném úkolu.

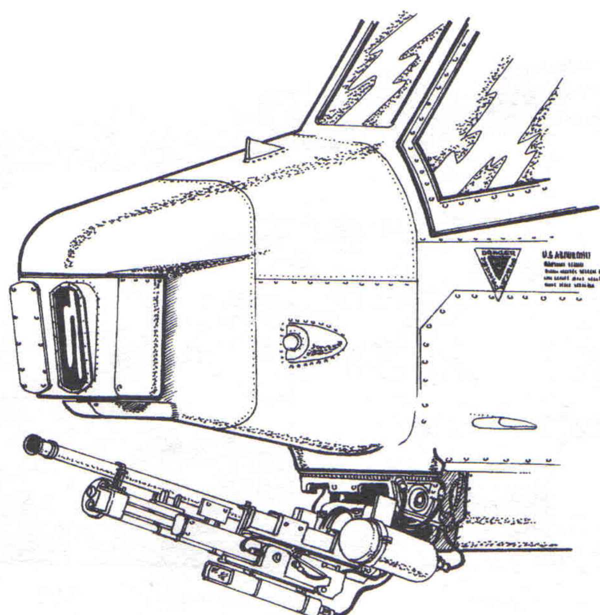


Detail rotorové hlavy, laserového zaměřovače, antikolizního majáku a Pitotovy trubice.
Detail view of the rotor head with Pitot tube, anti-collision beacon and laser sight.

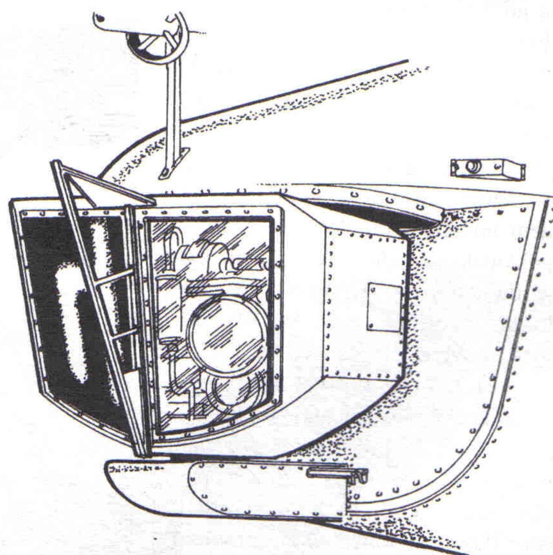


Zkušenosti získané v reálných bojových podmínkách byly velmi cenné a daly základ dalšího zdokonalení konstrukce vrtulníku. Změny se týkaly hlavně výzbroje. Původně použitý rotační šestihlavňový kulomet Minigun ráže 7,62 mm ve věži TAT-102, byl doplněn o granátomet M-75 ráže 40 mm. Obě tyto zbraně byly umístěny vedle sebe v nové věži M-28. Některé vrtulníky byly upravovány přímo u jednotek tak, že výzbroj v této věži tvořily dva Miniguny nebo dva granátomety. Další používanou zbraní byl komplet XM-35. Ten se skládal z rotačního tříhlavňového kanónu M 61 ráže 20 mm, který byl podvěšován pod pravý vnitřní závěsník. Na bocích trupu pod křídly byly umístěny nábojové schránky, z nichž byly náboje pásy dodávány ke kanónu. Pod křídly bývaly zavěšovány i raketové bloky XM-159 nebo XM-200 pro 19 neřízených raket FFAR ráže 70 mm, eventuálně bloky XM-157 či XM-158 pro sedm těchto raket. Pro zvýšení palebného účinku proti živé síle se podvěšovaly také kontejnery XM-18 s kulomety Minigun.

Poprvé byly AH-1G oficiálně bojově použity 8. 10. 1967 při doprovodu vrtulníků UH-1, které prováděly výsadek. Postupně se stále více a více potvrzovala správnost koncepce nového bitevního vrtulníku, který se ukázal dostatečně účinným, navíc mnohdy snesl i velmi vážná bojová poškození. Jediným vážným nedostatkem bylo to, že AH-1G nebyl vybaven prostředky, které by umožnily jeho bojové použití v noci. Tento nedostatek se začal stále více projevovat v průběhu roku 1968, kdy se boje postupně přenášely



U typu AH-1S byl umístěn i trenažer pro simulování bojové činnosti co-pilota systému AGES.



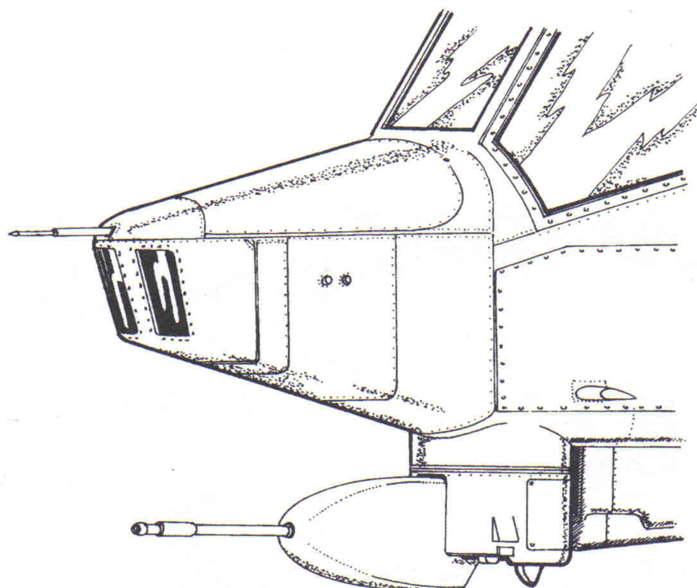
Firma HUGHES zkoušela svoji naváděcí elektroniku pro protitankové řízené rakety TOW i na modelu „Cobra-Nite".

z denních do nočních hodin. Tehdy byly zahájeny zkoušky činnosti Cobry v noci. Nové využití bylo založeno na spolupráci mezi přehledovým radiolokátorem, pozemní jednotkou a osádkou Cobry. Později byla tato činnost vylepšena nahrazením pozemní jednotky spolupracujícím pozorovacím vrtulníkem, např. OH-6. Tím byl získán podstatně větší prostor pro manévr v oblasti bojové činnosti. Dalším zdokonalením taktiky byla speciální úprava vrtulníků UH-1 vybavením pro činnost v noci. Ty označily cíl, který potom Cobry zničily svými zbraněmi. Tato taktika byla postupně dovedena k dnešní dokonalosti použitím přileb s brýlemi pro noční vidění.

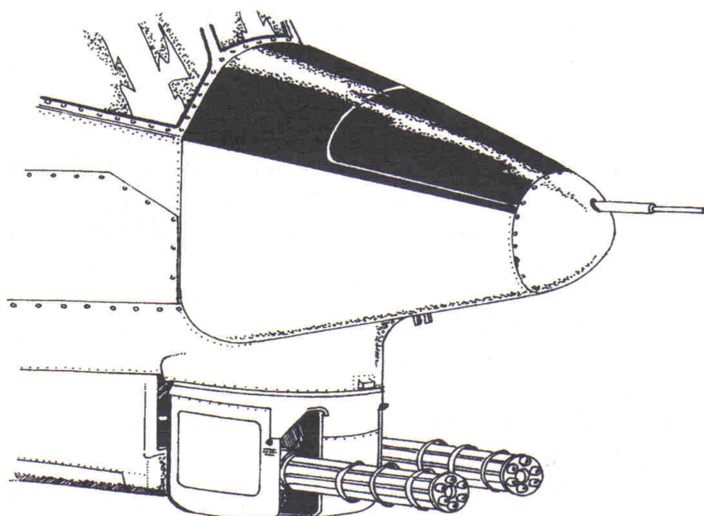
Další průběh vietnamské války byl poznamenán stále širším použitím tankové podpory vojsk Severního Vietnamu. Ničení tanků se tak stávalo prioritní činností Cober. Poprvé se tak ve větší míře stalo v únoru 1971, kdy bylo strojů AH-1G použito k zastavení útoku lehkých tanků PT-76. K likvidaci šesti z útočících tanků bylo použito 70mm neřízených raket, které byly odpalovány ze vzdálenosti 400 až 500 metrů, čímž bylo dosaženo minimálního rozptylu. Rakety FFAR s kumulativní hlavicí dokázaly probít i pancíře mnohem lépe pancéřovaných T-54. K ničení tanků byly nejčastěji vysílány skupiny vrtulníků tvořené jedním pozorovacím OH-6 či OH-58 a dvěma či více AH-1G. Tato kombinace, kdy lehký vrtulník vyhledal nepřátelské obrněnce a navedl na ně své „razantní" kolegy, zajistila vzrůstající efektivitu útoků a je opět americkou armádou v podstatě používána dodnes.

V roce 1972 Vietnamci zavedli ve velké míře ke svým jednotkám přenosné protiletadlové komplety „Strela" reagující na tepelné záření výtokových plynů motoru. Urychleně tedy byla zaváděna jednoduchá úprava strojů AH-1G. Ta spočívala v montáži deflektoru na výstupní trysku motoru, který obracel vektor horkých výtokových plynů směrem vzhůru, kde byly lépe a účinněji míseny s okolním, rotorem rozvířeným chladnějším vzduchem. I přes již výše zmíněnou velkou odolnost proti poškození nepřátelskou palbou, bylo ve Vietnamu sestřeleno 173 AH-1G (z toho 18 nad Laosem). Dalších 112 strojů bylo odepsáno následky nehod. Jediným zahraničním uživatelem AH-1G se stalo Španělsko, které odkoupilo šest olétaných strojů, které sloužily u námořnictva. V současné době jsou však již vyřazeny z výzbroje.

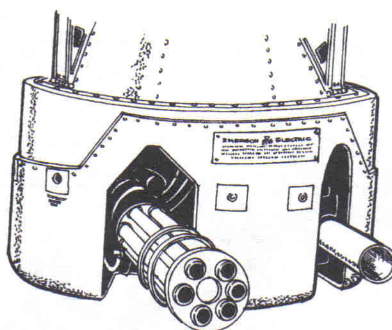
Je paradoxem, že ve Vietnamu bylo použito nevelké množství UH-1B, které



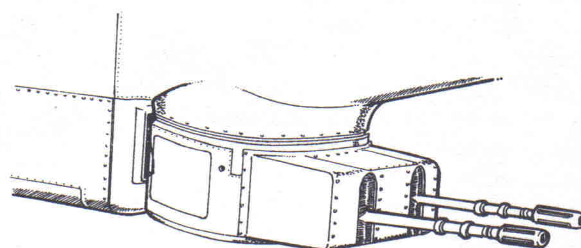
Experimentální věž pro zkoušený model 207 s jedním kulometem ráže 7,62 mm.



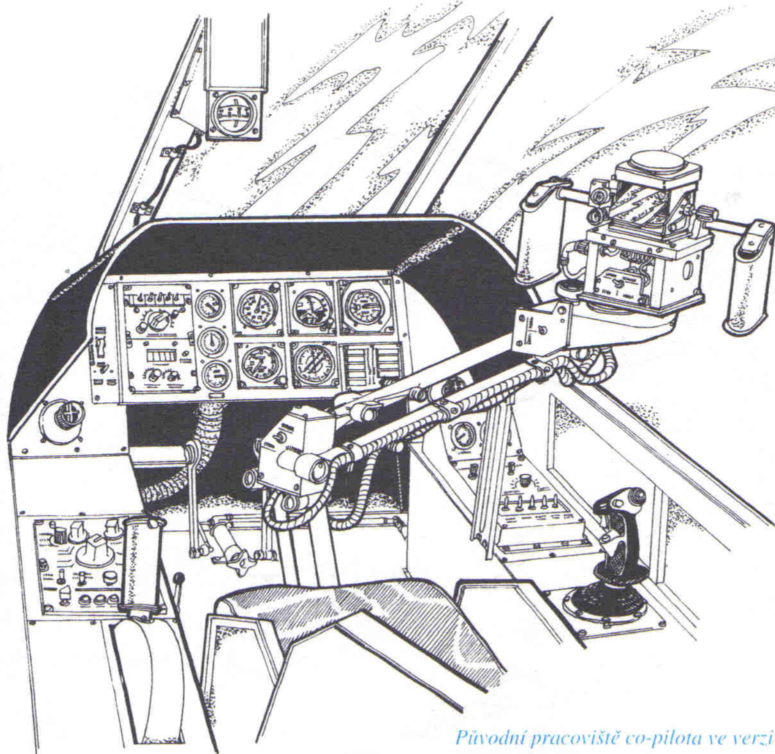
Varianta věže označovaná M28, která byla používána na verzích AH-1G/Q se dvěmi GAU-28/A, rotačními „Minigun" ráže 7,62 mm



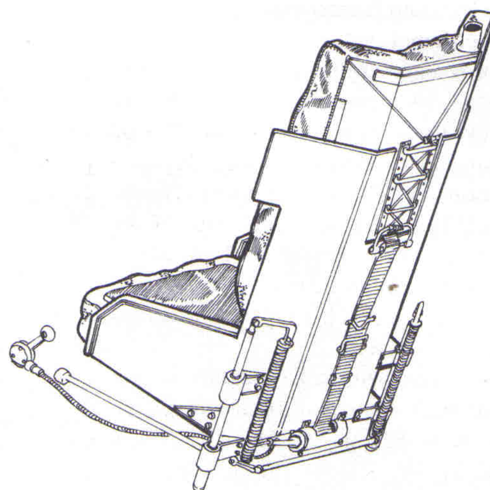
Nejrozšířenější konfigurace hlavňové výzbroje na strojích AH-1G, věž Emerson Electric TAT 102 s rotačním „Minigunem" raže 7,62 mm a 40mm granátometem.



Na prvních modelech vrtulníku 207 byla zkoušena tato věž se dvojicí kulometů ráže 7,62 mm M60C od firmy Emerson Electric s označením TAT 101.



Původní pracoviště co-pilota ve verzi AH-1G.



Zadní pohled na sedačku posádky verze AH-1S.

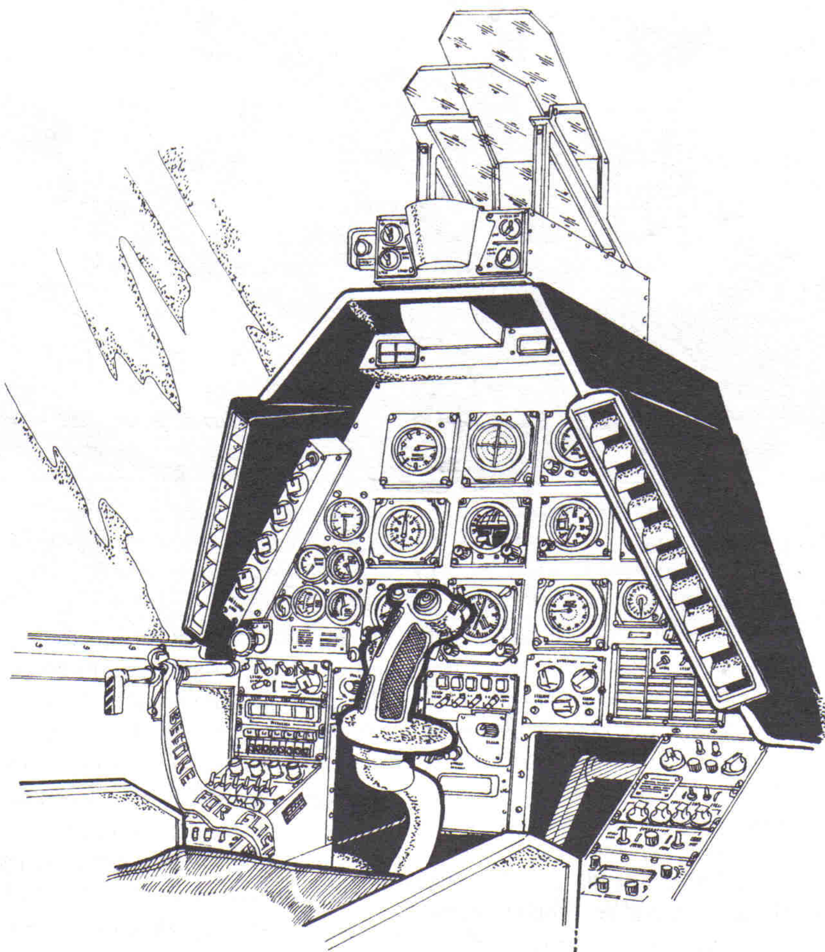
byly vybaveny odpalovacím zařízením PTŘR TOW, zatímco speciální bitevní AH-1 tuto účinnou protitankovou výzbroj obdržely až po skončení tohoto konfliktu. K zajištění zkoušek PTŘR TOW na vrtulnících AH-1 obdržela firma Bell v březnu 1972 24 miliónů USD. V projektu ICAP (Improved Cobra Armament Program) bylo využito více než uspokojivých výsledků získaných zkouškami těchto raket na vrtulnících UH-1B. Projekt ukládal překonstruovat osm AH-1G pro použití PTŘR TOW jako základní výzbroje. Tyto stroje byly přeznačeny na YAH-1Q a od února 1973 do ledna 1975 provedly odpal celkem 347 TOWů. Zároveň se zkoušely úpravy pro zlepšení letových a výkonových parametrů při letech v blízkosti země. Zde se projevil nedostatečný výkon dosavadního motoru. Proto byl do jedné AH-1G zabudován silnější motor T 53-L-703 a nový hlavní reduktor. Vrtulník dostal označení YAH-1R. V lednu 1974 obdržel Bell kontrakt na přestavbu vrtulníků AH-1G na standard AH-1Q. Od 10. 6. 1975 počalo postupně opouštět výrobní závod 92 přestavěných strojů. U firmy Dornier bylo později přestavěno dalších 62 strojů používaných US Army v Evropě. Kromě již výše uvedené změny motoru a reduktoru, se AH-1Q lišily montáží osm vypouštěcích zařízení pro PTŘR TOW s odpovídajícícmi změnami ve vybavení a naváděcím zařízením Hughes M-65. Střelecké stanoviště bylo modernizováno tak, že jej bylo možné zaměřovat pomocí přílbového zaměřovače jak pilotem, tak střelcem.

Protože AH-1Q zůstal původní motor, nebyl schopen ve standardních bojových situacích unést při letu nízko nad zemí více než 2 až 6 PTŘR v závislosti na teplotě vzduchu a nadmořské výšce. Let v těsné blízkosti země totiž klade vysoké nároky na přebytky výkonu motoru a jeho akceleraci. Při tomto způsobu letu musí vrtulník často měnit směr a výšku letu v závislosti na překážkách, jako jsou keře, stromy, dráty elektrického vedení, stavby a podobně, které jsou využívány pro co nejskrytější let. V západní terminologii se tento způsob letu nazývá NOE Flight (Nap Of the Earth), doslova tedy „česání země".

Toto dost drastické omezení taktických možností vrtulníku iniciovalo v roce 1976 modernizační program. Jednalo se o zatím

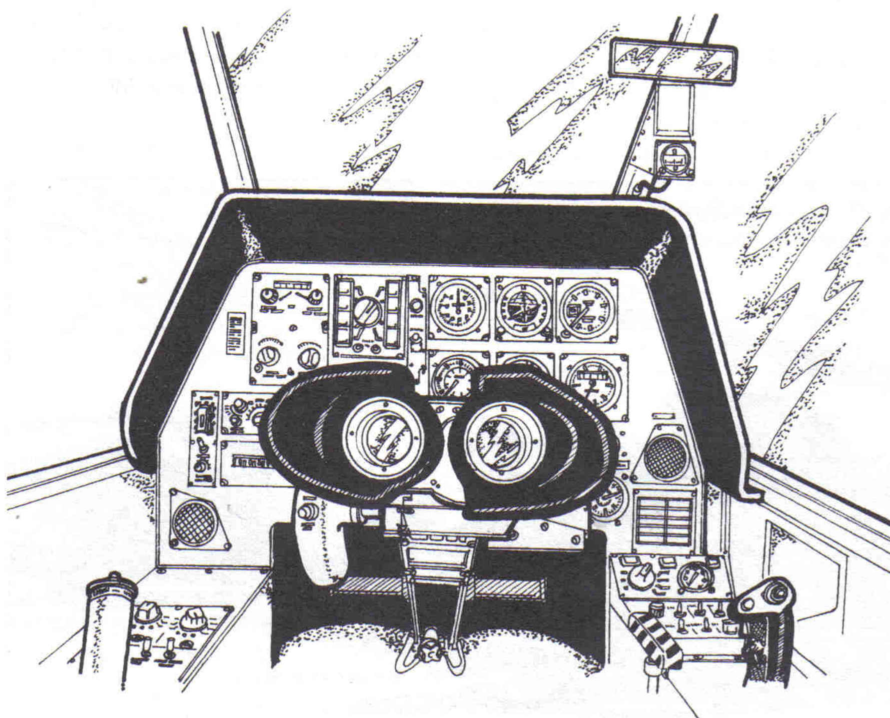


AH-1F v barvách letectva Pákistánu.
AH-1F of the Pakistan AF.



Pilotní pracoviště verze AH-1S.

Kresby Ing. Jan Martinec



Pohled ze sedačky co-pilota verze AH-1S na přístrojovou desku a ovládací prvky.

nejradikálnější změny v konstrukci pozemních verzí Cobry. Tentokrát nešlo o pouhé změny umožňující lepší výkony vrtulníku. Při vnějším pohledu došlo k překonstruování zasklení kabiny. Je zasklena sedmi rovnými planparalelními deskami z materiálu, který na minimum snižuje tvorbu reflexních odrazů, čímž je sníženo riziko zjištění vrtulníku v přízemním letu. Největší změny však doznalo vnitřní vybavení. Nové palubní desky s osvětlením kompatibilním s přílbami pro noční vidění, moderní avionika a radiovybavení již umožňuje plnění všech úloh kladených na bitevní vrtulník dneška. Vzletová hmotnost nové verze s motorem T 53-L-703, označené AH-1S, vzrostla asi o 200 kg.

Pro potřeby US Army se počítalo se stavbou 297 nových strojů a s přestavbou 662 strojů starších verzí G a Q. Modernizační program byl pak rozdělen do tří etap, z nichž každá poskytla jeden uzavřený výrobní blok.

V roce 1977 byla zahájena výroba prvního výrobního bloku, který obsáhl prvních 100 kusů AH-1S. Jejich výroba byla dokončena v září 1978. Posledních 33 vrtulníků tohoto bloku již obdrželo nové celokompozitové listy nosného rotoru, s nimiž je garantována životnost tohoto konstrukčního celku 10 000 letových hodin. Těchto prvních 100 AH-1S se také označuje jako AH-1P.

Druhý výrobní blok modernizovaných Cober se označuje AH-1S Up-Gun, nebo také AH-1E. Těchto vrtulníků bylo do roku 1979 vyrobeno 98. Hlavní změna spočívala v náhradě původní střelecké věže M-28 novou M-35, do níž bylo možné zabudovat tříhlavňový rotační kanón M-197 ráže 20 mm, eventuálně 30 mm, řetězový kanón Hughes XM-230, který používá AH-64. Dále bylo zlepšeno ovládání neřízených raket ráže 70 mm, pro pokrytí zvýšené spotřeby elektrické spotřeby palubních systémů byl montován výkonnější 10 kVA generátor. Kanón M-197 je vybaven automatickou kompenzací zpětných rázů při střelbě do stran.

Třetí výrobní blok je označen Modernized AH-1S, neboli AH-1F. Tohoto druhého označení je nyní používáno ve všech materiálech firmy Bell. AH-1F je vrcholem dokonalosti rodu AH-1S a obsahuje veškeré zkušenosti získané dlouholetým provozem Cober. Úpravy spočívají v montáži nového naváděcího podsystému s laserovým dálkoměrem a ozařovačem cíle, LAAT (Laser Augmented Airborne TOW), který zdokonalil charakteristiky naváděcího systému M-65. Vybavení bylo doplněno novým balistickým



počítačem, snímačem nízkých rychlostí, pilotním průhledovým HUD displejem, dopplerovským inerciálním navigačním systémem, IFF odpovídačem, aktivní infračerveným rušičem AN/ALQ-144, pasivním systémem pro snížení teploty horkých výstupních plynů motoru a centrálním tlakovým systémem plnění paliva. Radiové spojovací vybavení dostalo kódovací zařízení. Sériové dodávky daly 99 nových AH-1F v průběhu let 1979 až 1981. V témže roce padlo rozhodnutí o přestavbě prvních 327 AH-1G a Q na standard AH-1F.

V roce 1980 byla zahájena montáž AH-1F pro potřeby Národní gardy USA. Do roku 1984 tato ozbrojená složka obdržela 55 těchto vrtulníků.

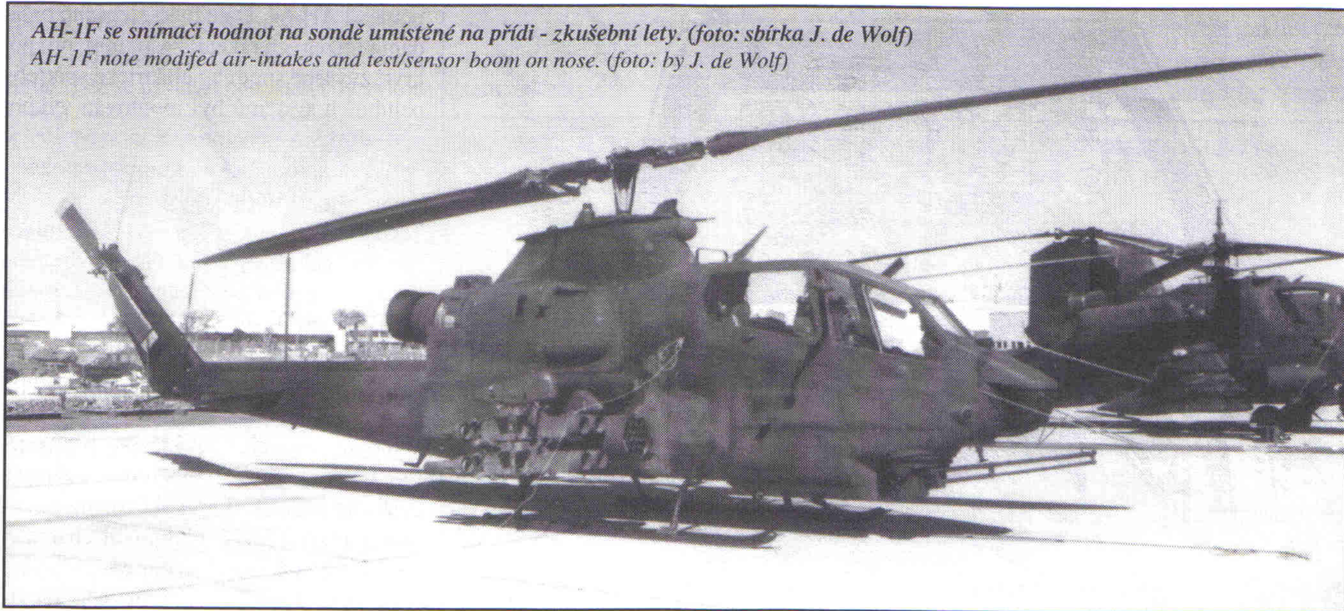
Ačkoliv Cobry nedosáhly takových exportních úspěchů jako jiné Bellovy vrtulníky, jsou asi nejvíce rozšířenými bitevními vrtulníky na světě (nepočítáme-li Mi-24). Stroje verzí S byly exportovány do Izraele, Jižní Koreje, Jordánska, Pákistánu, Řecka, Thajska a Turecka.

Jedinou zemí, kam byly prodány licenční práva, se stalo Japonsko, respektive koncern Fuji. V červnu 1979 a v květnu 1980 obdrželo Japonsko po jedné AH-1S k nezbytným testům. Po jejich ukončení a po jednání s americkou stranou, byla v roce 1982 podepsána licenční smlouva. První japonská AH-1S vzlétla 6. 7. 1984 a dodávky sériových strojů byly zahájeny v roce 1985. Tak jako v US Army, i zde bylo několik strojů upraveno na cvičnou verzi.

V poslední době probíhá nabídka strojů AH-1F také armádám postkomunistických zemí, výjimkou samozřejmě nebyla ani bývalá ČSFR. Ačkoliv ruské Mi-24 používané v těchto zemích, bez nutných modernizací rychle zastarávají a přímo volají po náhradě modernějšími stroji, vzhledem k finanční tísni jejich vojenských rozpočtů je tato možnost velmi nepravděpodobná.

Je pochopitelné, že i stroje AH-1S byly vyzkoušeny v bojových akcích. První zkušenosti v boji s nimi však nezískali Američané, ale Izraelci. Stalo se 6. 6. 1982, kdy AH-1S izraelské armády zaútočily na postavení jednotek Organizace pro osvobození Palestiny v Libanonu. Ostatně v podobných akcích byly používány dost často, v bojích se syrskou armádou v údolí Bikaa se povedlo jedné AH-1S sestřelit TOWem syrský vrtulník Gazelle vyzbrojený PTŘR HOT. Do těchto vleklých potyček se izraelské Cobry v podstatě zapojují v závislosti na momentální politické situaci dodnes. Za zmínku stojí jedna z akcí popisovaná v knize „Letci s Davidovou hvězdou". Tehdy byly dvě Cobry vyslány do akce na záchranu pilota F-4 sestřeleného nad Libanonem. Díky nepřístupnému terénu, který neumožňoval přistání vrtulníku, byl pilot zachráněn tak, že se vyšplhal na přistávací lyžinu visícího vrtulníku, a takto byl převezen do bezpečí až na území Izraele. Navigátora Phantomu se však zachránit nepodařilo.

(dokončení příště)


AH-1F se snímači hodnot na sondě umístěné na přídi - zkušební lety. (foto: sbírka J. de Wolf)
AH-1F note modifed air-intakes and test/sensor boom on nose. (foto: by J. de Wolf)



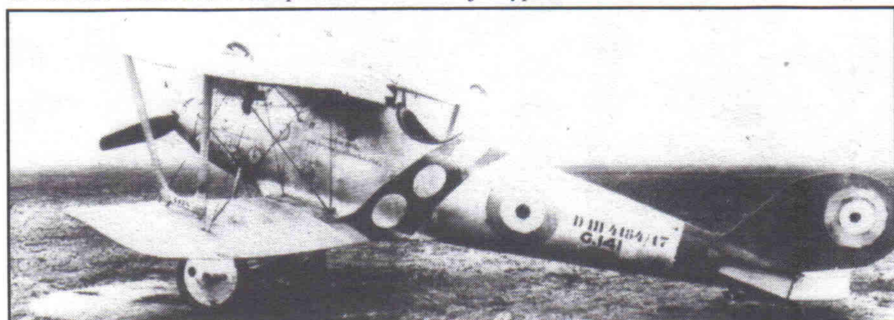
PFALZ D.III/D.IIIa

Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař

(dokončení z minulého čísla)
Závěrem popisu konstrukce obou typů jistě nebude od věci zmínka o standardním zbarvení letounů Pfalz D.III i D.IIIa, v jakém většina z nich opustila výrobní halu mateřského závodu. Toto zbarvení bylo dáno kompromisem mezi potřebou armády (resp. voj. letectva) a surovinovými možnostmi chemického průmyslu. Vysvětlení je celkem prosté... Počátkem roku 1917 jednou z mála barev, která byla dosažitelná v dostatečném množství, byla barva světle šedá, jenž vznikla smícháním uhlově černé a oxidu zinku. Chemická společnost Bayer GmbH zjistila, že přidáním aluminiového prášku do výše popsané směsi vzniká stříbrošedá (silbergrau) sloučenina s trvanlivými, voduvzdornými ochrannými vlastnostmi kvalitní snadno roztíratelné nátěrové hmoty. A právě firma Pfalz se chápe příležitosti využít nové barvy k jejímu odzkoušení v polních podmínkách. První výsledky jsou velmi povzbudivé. Stříbrošedá barva, kryjící celý povrch letounů, nejenže značně snižuje vysoké vnitřní teploty vznikající pod plátěným i dřevěným potahem stroje, ale jistou měrou poskytla i efektivní, účinnou kamufláž na obloze. (Stříbrošedé zbarvení krylo i kovové panelování stroje, včetně jednotlivých uzávěrů montážních otvorů a mezikřídelních i podvozkových vzpěr. Pochopitelně, že se technologie nátěrů během produkce měnila, kupříkladu se u mnohých letounů nesetkáme s natřenými mezikřídelními vzpěrami, rovněž pak ani se vzpěrami centroplánu. Rozhodujícím vodítkem modeláře nechť vždy zůstane fotografický snímek zvolené předlohy, neboť je známo velice mnoho individuálních odlišností od standardu, z nichž některé zachycují barevná schémata).

Přes svou velmi pokrokovou konstrukci byla dobrá pověst letounů Pfalz D.III a D.IIIa oběma typům poměrně vzdálená. O jejich vlastnostech kolovalo mezi letci mnoho sporných příběhů, jež jim nakonec vynesly neopodstatněný přívlastek zákeřného stroje, pramenící z několika tragických událostí, které však bylo spíše možno zahrnout do oblasti přeceňování vlastních schopností a hazardu. Faktem však je, že oba typy vyžadovaly zvýšenou pilotovu pozornost. V několika případech došlo k destrukci konců horní nosné plochy a následnému odtržení balančních křidélek. K destrukci však došlo vždy výlučně během souboje po překročení maximální rychlosti střemhlavého letu, která například ve srovnání s Albatrosy byla podstatně vyšší, navíc nosné plochy Albatrosům, jenž se ocitl za hranicí přípustného namáhání, se v drtivé většině případů ve vzduchu doslova rozpadly. Pfalz velitele Jasta 24 Lt. Heinricha Krolla (nositele řádu Pour le Mérite a 33. násobného vítěze), stižený výše uvedenou destrukcí se nerozpadl, nýbrž díky pevnosti torzních podélníků poškozené nosné plochy dokázal z kritické situace těžit a převést svůj stroj alespoň do kontrolovaného nouzového přistání ...

Další nepříjemnou vlastností Pfalzů D.III a D.IIIa byla jejich údajná tendence k přechodu do ploché vývrtky, jejíž vybrání činilo mimořádné potíže. Jako příklad tohoto tvrzení měla sloužit těžká havárie zkušeného letce Jasta 11 Lt. Hans-Carl von Linsingena dne 24. 1. 1918 na stroji Pfalz D.IIIa 4223/17, který se svým letounem „vrtal" až na zem ...
Ovšem je tu i autentická výpověď Lt. Kause od Jasta 30, který v interview s Alexem Imrie uvedl, že on osobně měl velice rád Pfalz D.IIIa a jeho oblíbenou metodou k vytrácení výšky byla právě vývrtka provedená nad letištěm !!
Hlášení Jasta 24 ze dne 25. 10. 1917 obsahuje mimo jiné i charakteristiku letounů Pfalz D.III, v níž se uvádí: „.. je pomalejší než Albatros D.III, je pevný ve střemhlavém letu, pevnější než Albatros D.V. Obratnost velmi dobrá. Jeho stoupavost je různá, někdy tak dobrá jako u Albatrosu D.V, ale ne lepší. Není to vhodný typ k tomu, aby byl kombinován s jinými stíhacími stroji, ale jednotka vybavená samostatně pouze stroji Pfalz má velkou naději na úspěch. Pokud má nějaké nedostatky, tedy rozhodně ne konstrukční ...".
Vývoj techniky zasáhl i do dalších osudů letounu Pfalz, a tak od jara roku 1918 docházelo k jejich pomalému stahování z frontové služby. Jejich místo postupně zaujaly vykonnější stroje typu Albatros D.Va a Fokker D.VII.



Hegelerův Pfalz D.III 4184/17 po změně označení.
Hegelers Pfalz D.III 4184/17 with new marking.



Pfalz D.IIIa, který stylem výsostného označení předběhl dobu.
Pfalz D.IIIa with national markings of the WW II style.



Pollingerův Pfalz D.IIIa 8284/17 s britskými kokardami.
Polligers Pfalz D.IIIa 8284/17 with British cocards.



Lt. Carl Kuring v kokpitu stroje D.IIIa 5940/17 u Marine Feld Jasta III. Za povšimnutí stojí teleskopický zaměřovač Oigee a zpětné zrcátko.
Marine Feld Jasta III: Lt. Carl Kuring in the cockpit of an D.IIIa 5940/17. Note the telescopis gun sight Oigee and the rear view mirror.

Nicméně omezená výroba Pfalzů pokračovala a jejich dodávky směřovaly do Turecka, ale většina ze stažených i nově vyrobených letounů byla odeslána k leteckým školám specializovaným na výcvik stíhacích pilotů - Jagdstaffelnschulen. Některé prameny pak uvádějí, že v dubnu 1918 se počet stíhacích letounů Pfalz D.III a D.IIIa, jimiž disponovalo německé letectvo v řadách jednotek Jasta a Jastaschulen, pohyboval okolo 446. V okamžiku uzavření příměří, tedy v listopadu r. 1918, se jen počet letounů Pfalz D.IIIa pohyboval okolo stovky. Se stroji Pfalz D.III/D.IIIa, ač byly mnohými letci označovány za druhořadé, létala a získávala svá vítězství řada pilotů zvučných i méně zvučných jmen.

Bývalý příslušník Jasta 5 Joachim von Hippel ve svých vzpomínkách uvedl, že Pfalze D.III létal ve skutečně velkém stylu Lt. Paul Bäumer (43 vítězství, P1M) od Jasta Boelcke, který při každé návštěvě Jasta 5 „sjížděl“ koly Pfalze po střeše hangáru, než přistál...

Když byla Jasta 4 přezbrojena na Pfalze D.III, velel této jednotce Rttm. Kurt Bertram von Döring (11 sestřelů) - pilot, jenž dosáhl s Pfalzy několika vítězství většinou nad stíhačkami, ale přežil také nouzové přistání, při němž se jeho D.III 1294/17 doslova rozpůlil těsně za sedadlem pilota! S touto a hlavně pozdější verzí D.IIIa létali u této jednotky von Döringovi nástupci Lt. Kurt Wüsthoff a Lt. Georg von der Osten nebo jiný úspěšný pilot Lt. Karl Meyer. S Pfalzy skóroval u J4 v září 1917 i Oscar Freiherr von Boenigk (26 sestřelů, P1M) - v říjnu pokračoval u Jasta 21, kde na těchto strojích válčila i esa Eduard von Schleich (35 vítězství, Pour le Mérite) a Fritz Höhn (21 sestřelů), jehož Pfalz D.IIIa 8009/17 měl na trupu za pilotním prostorem neobvyklého pozorovatele - plyšového medvídka.

U Jasta 10 testoval první Pfalzy D.III i slavný Werner Voss, leč po čtyřech zkušebních letech nebyl spokojen a před příchodem svého Fokkeru F.I 103/17 létal raději s Albatrosem D.V. Nicméně Pfalz D.III se stal standardní výzbrojí J10, a tak s těmito letouny měli tu čest válčit např. Lt. Erich Löwenhardt (53 vítězství, P1M), Lt. Hans Klein (22 v., Pour le Mérite), kteří však také na tomto typu utrpěli zranění při haváriích, Lt. Alois Heldmann (14 sestřelů - několik s Pfalzy), Lt. Fritz Friedrichs, jenž v březnu 1918 na Pfalzu otevřel své skóre (celkově 21 vítězství) nebo Lt. Hans Weiss (16 sestřelů, z toho 11 u J10, většinu pravděpodobně v kokpitu Pfalze) či Lt. Justus Grassmann, dvojnásobné letecké eso.

Vítězství C. von Degelowa zmíněné v úvodu článku bylo však na tomto typu první a zároveň poslední, neboť se na scéně objevil nový Fokker D.VII. Jedno potvrzené vzdušné vítězství se strojem Pfalz D.III si na konto připsal také Lt. Rudolf Mattheai, velitel Jasta 46, když 21. 2. 1918 jeho zaměřovač vyplnil neopatrný australský pilot 2/Lt. A.E. Couston svým Camelem. Šlo o 10. a závěrečné Mattheaiovo vítězství, neboť se 17. dubna během cvičného letu se svým Pfalzem, jehož tak preferoval před jinými letouny, zřítil ve vývrtce k zemi a podlehl utrženým zraněním.

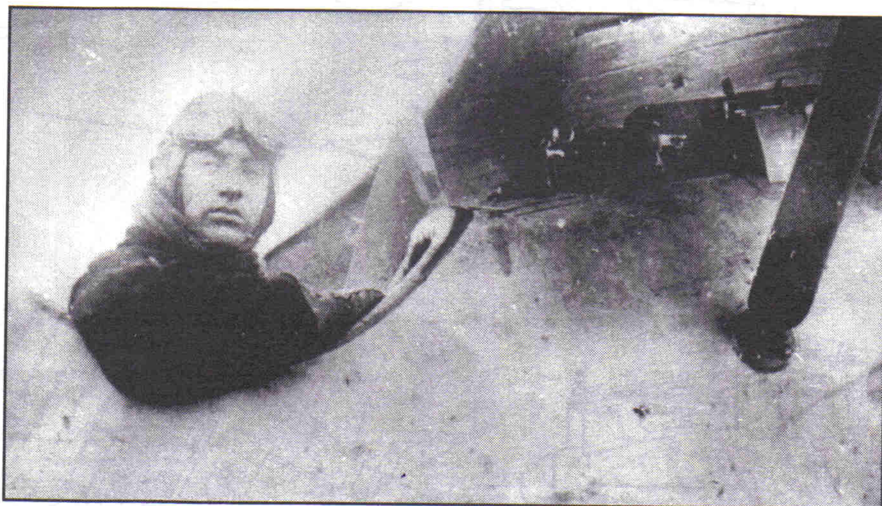
Opět Sopwith Camel, tentokrát od 65. sq. RAF, se stal obětí Lt. Alfreda Lenze (6 sestřelů), který 3. 4. 1918 v kokpitu stroje Pfalz D.III 1386/17 porazil nad Cáchami svého druhého protivníka.

Obě popisované verze Pfalzů také dlouho vydržely ve službách Jasta 30, kde létaly od října 1917 do února 1918 společně s Albatrosy D.V. a od února do července 1918 pak verze D.IIIa sólově, než přišly na řadu Fokkery D.VII. Této jednotce velel Oblt. Hans Bethge, který dobyl v jejích řadách 16 ze svých konečných dvaceti vítězství, z toho několik na Pfalzech D.IIIa. Například 19. února 1918 sestřelil britský Sopwith Camel. Následující a své poslední vítězství vybojoval nad letounem D.H.4 10. března. O týden později však zahynul v boji s nepřátelským dvojmístným letounem nad Passchendaele, zatímco pilotoval D.IIIa 5888/17. Jeho velitelský post zaujal 17. 4. Hans George von der Marwitz, který skončil válku s 15 vzdušnými vítězstvími. Svou službu u Jasta 30 započal v dubnu 1917 a během května si zde otevřel skóre (celkově druhé vítězství). S Pfalzem D.IIIa získal 6 sestřelů (svůj 3. až 8. v pořadí). O jednom z těchto duelů svědčí fotografie, kde před osobním strojem stojí usmívající se Marwitz i se svým protivníkem Lt. E. W. Cowenem od 208. sq. RAF, rovněž tak se usmívajícím, jehož Camel D9540 byl 16. 5. 1918 připsán veliteli Jasta 30 jako jeho 7. vzdušné vítězství. Vedle Marwitze a Bethgeho získal u Jasta 30 pět ze svých šesti sestřelů také Lt. Hans Oberlander, nejméně jeden z nich pak na Pfalzu D.IIIa.

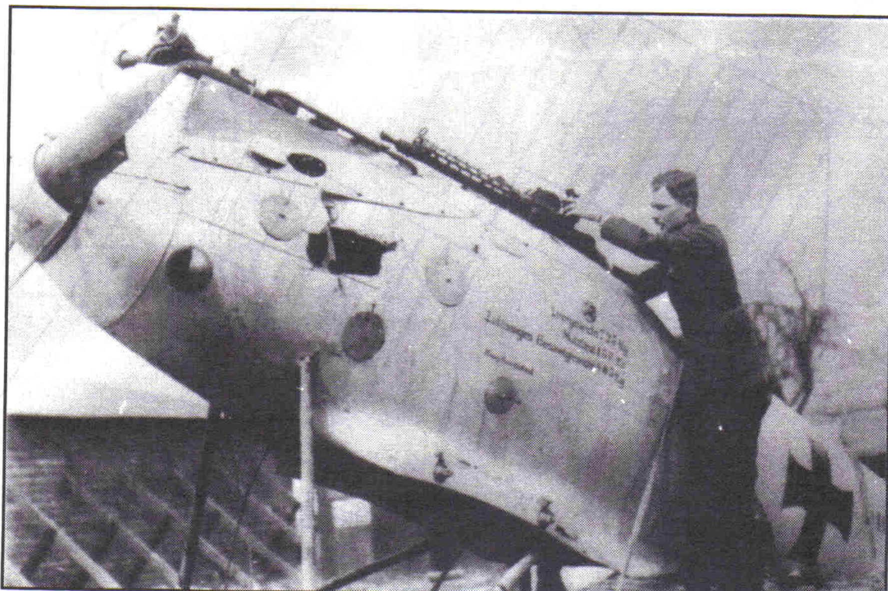
Do kokpitů Pfalzů usedali i další úspěšní piloti, např. u Jasta 16 specialista na balóny, pozdější osmadvacetinásobný vítěz ve vzdušných bojích, Friedrich von Röth (P1M), nebo velitel Jasta 28 Lt. Emil Thuy (35 potvrzených sestřelů, P1M). S nejedním Pfalzem létal i Lt. Rudolf Stark (6 vítězství), postupně člen Jasta 34 a 77. Pfalz D.IIIa se svými iniciálami za pilotním prostorem (č. 8170/17) střídal s modrobíle pruhovaným Albatrosem pilot Jasta 79 Lt. Hans Böhning, eso s šestnácti poraženými protivníky na kontě a kromě mnohých dalších užíval Pfalz D.IIIa konečně i velitel JG II Hptm. Rudolf Berthold.

Použité prameny:

Windsock Datalife č. 7 a č. 21
Profile Publication č. 43
German Aircraft of the First world War-Gray/Thettford
Die deutschen Militärflugzeuge 1910 - 1918 - Kroschel/Stützer
Aviations Awards of imperial Germany in WW1 -O'Connor
Above the Trenchez - Shores/Franks/Guest
Above the Lines-Franks/Bailey/Guest
WW1 Warplanes, Great War Classics in Profile č. 1
Cross & Cockade Journal 1/1981
Aerodrome Modeler Volume 4, č. 1
Modell Fan č. 5/1991



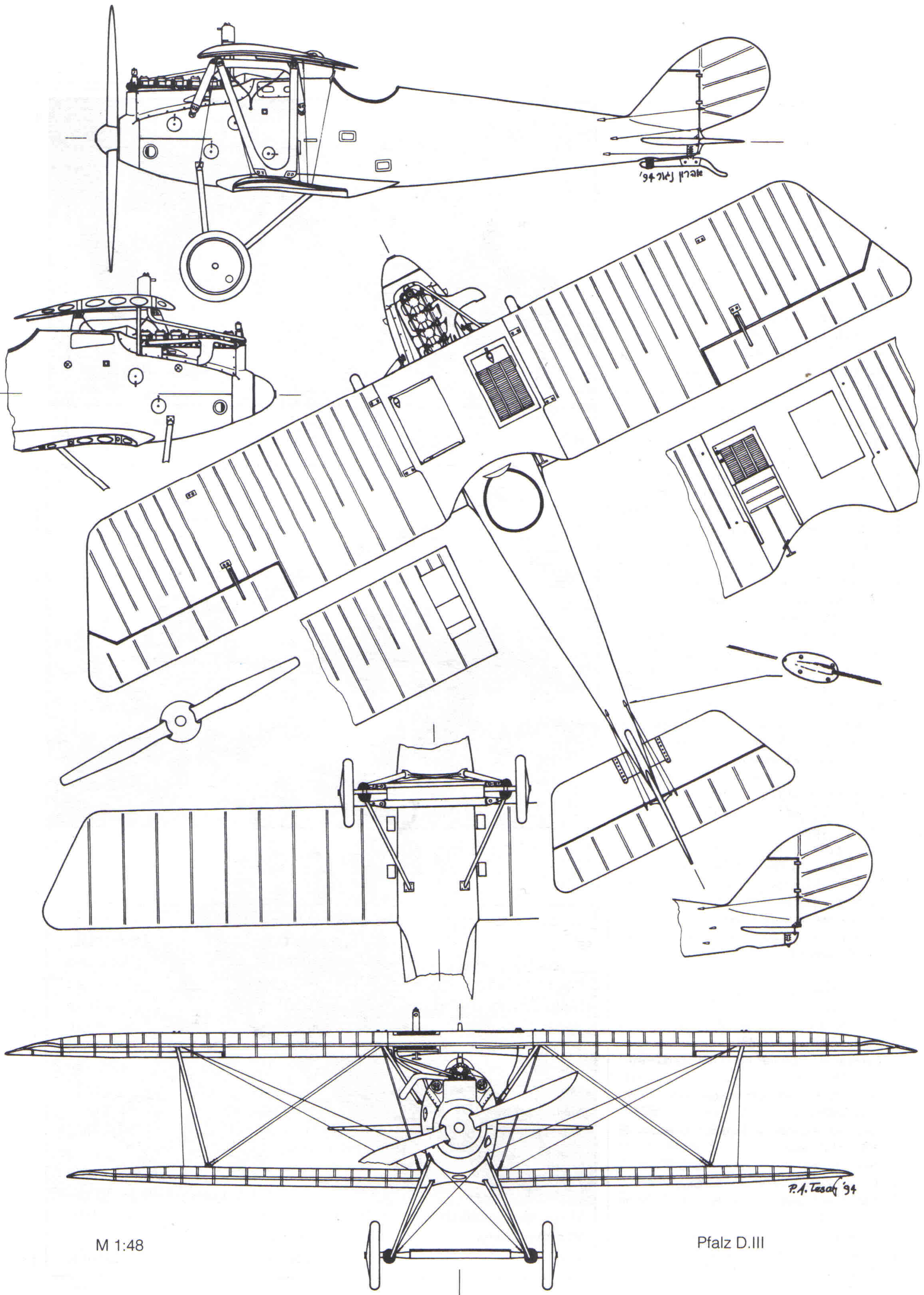
Lt. Justus Grassmann, eso Jasta 10 v Pfalzu D.IIIa s nepříliš typickým větrným štítkem.
Ase of Jasta 10 Lt. Justus Grassmann in his D.IIIa with an untypical windshield.



Pfalz D.IIIa 8282/17 A. Köhlera od Jasta 35 byl 24. dudna 1918 zasažen protiletadlovou palbopu a spadl poblíž Vert Galant.
Pfalt D.IIIa 8282/17 of A. Höhler from Jasta 35 was on April 24. 1918 shot down by AA near Vert Galant.

Technická data a výkony letounu Pfalz D.III a D.IIIa

	Pfalz D.III	Pfalz D.IIIa
Rozpětí horní nosné plochy:	9420 mm	9420 mm
Rozpětí dolné nosné plochy:	8120 mm	8120 mm
Nosná plocha:	22,17 m²	22,17 m²
Délka:	6950 mm	6950 mm
Výška:	2670 mm	2670 mm
Hmotnost: (prázdná)	695 kg	695/725 kg
Nosnost:	237 kg	237 kg
Max. rychlost: (ve 3000 m)	165 km/h	165 km/h
Max. rychlost: (při zemi)	181km/h	181km/h
Praktický dostup:	5500 m	6000 m
Výstup do 4572 m:	4' 20" (Kořistný stroj D.III 4184/17)	
Výstup do 5000 m:	3' 00" (Test stroje D.IIIa 5935/17)	
Motor: Mercedes D.III/Mercedes D.IIIa	160k	180k
Výzbroj: (oba typy) 2 x LMG 08/15 ráže 7,92 mm		
Výdrž:	120 min.	120 min.


P.A. Tesař '94
M 1:48
Pfalz D.III

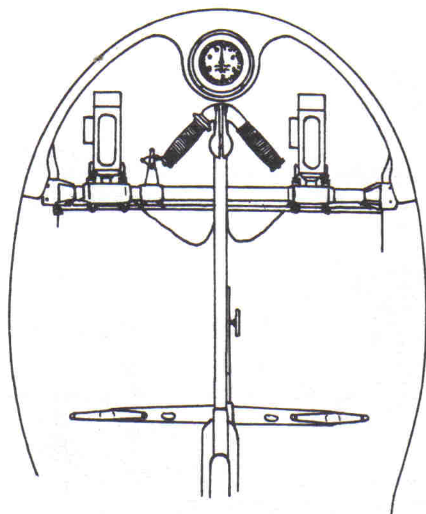
Pfalz D.IIIa

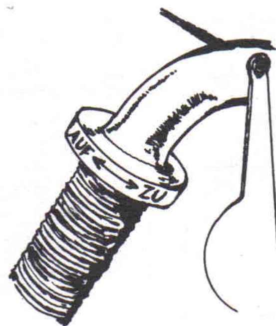
P.A.T. '94

Nové zakončení vzpěr strojů od sériového čísla 8052/17.

Alternativní tvar přídě a výfuk zvaný „saxofon“.

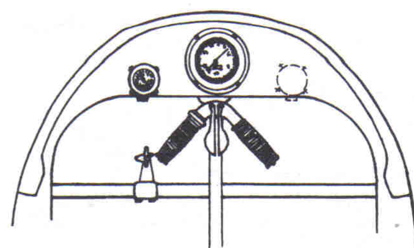
Pfalz D.III

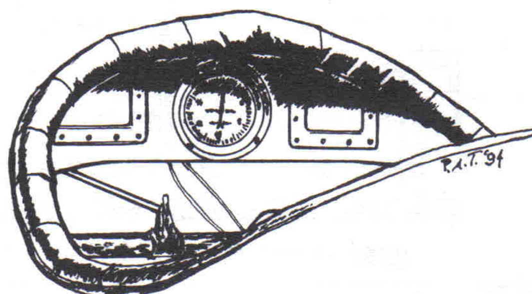


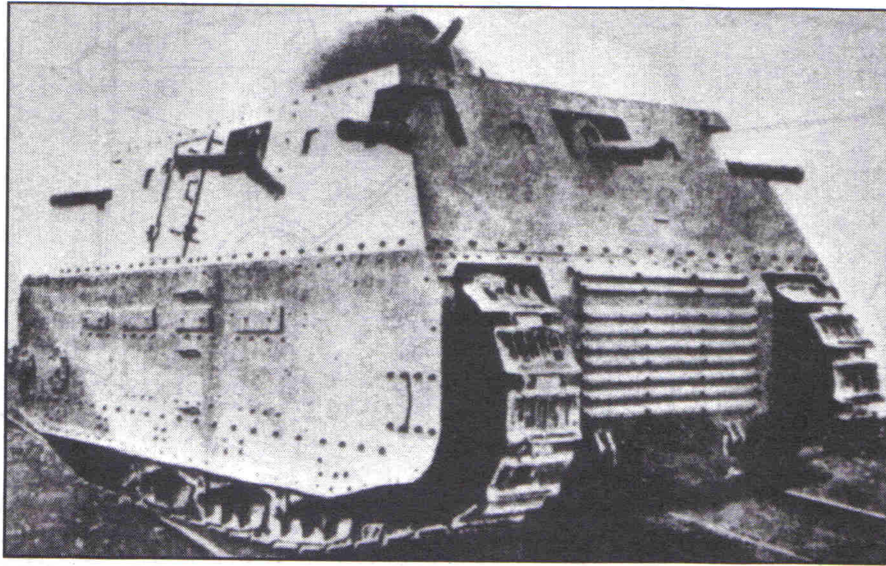


Ovládání plynu na řídící páce

Pfalz D.IIIa



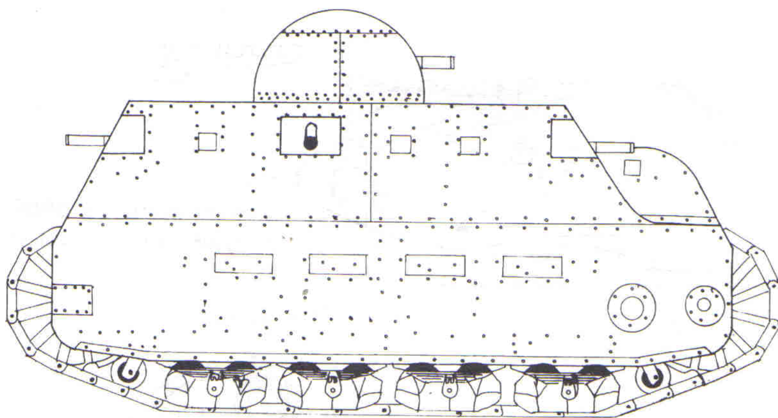


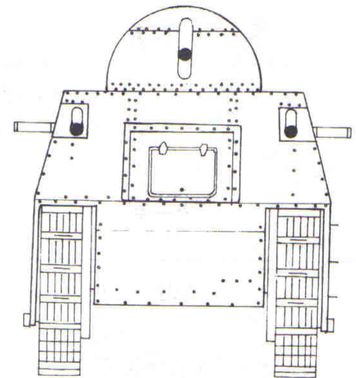


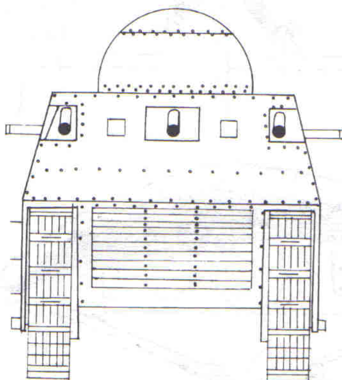
Italské ultratanky FIAT 2000 model 1917

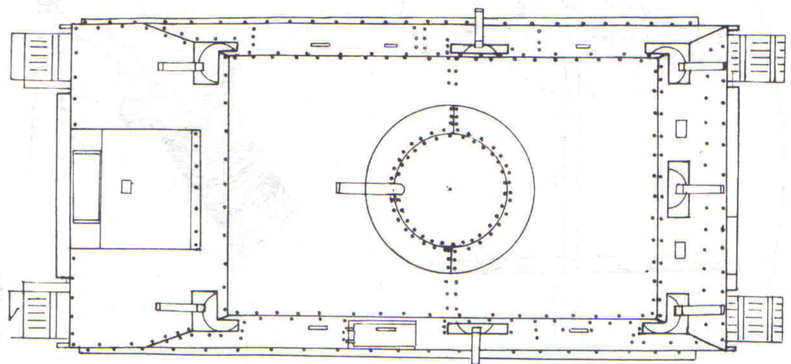
Na základě dílčích informací o vývoji obrněných vozidel s pásovým podvozkem ve Velké Británii a Francii byly v srpnu 1916 zahájeny konstrukční práce na italském tanku. Program realizovala firma Fiat, mající značné zkušenosti s vývojem automobilů, leteckých motorů, lodí a zbraní. Oficiální název byl Fiat 2000.

Již v říjnu 1916 byla ukončena stavba prototypu. Ten se zpočátku skládal pouze z pásového podvozku, krytého shora plachtou, podpíranou konstrukcí z dřevěných trámků. K pohonu sloužil upravený šestiválcový, zážehový letecký motor Fiat A12. Převodový a řídící systém byl převzat od francouzských firem Renault a Schneider, které realizovaly vývoj francouzských tanků. Dvacátého prvního června 1917 byl velení italské armády předveden prototyp s provizorním krytem prostoru posádky, řadou obdélníkových oken a kruhových průzorů, vybavený malou, kruhovou, shora otevřenou věžičkou. Obdržel oficiální vojenské označení Fiat model 17. Po úspěšném předvedení bylo rozhodnuto o výzbroji nového tanku, skládající se z kulometu ráže 14 mm a nové hemosférické věži a sedmi kulomety Fiat Ravelli ráže 6,5 mm v korbě vozidla. Kulomety v rozích měly odměr 120°, na bocích 100°. Kulomet ve věži s odměrem 360° byl po kratší době nahrazen krátkohlavňovým kanónem ráže 60 mm s náměrem -10 až +75 stupňů. Nová, pancéřová korba měla sílu plechů 15 až 20 mm. Osádka se skládala z jednoho důstojníka a devíti vojáků. V únoru 1918 byl dokončen druhý prototyp, který se od prvního prakticky nelišil. V témže roce byla zahájena stavba dalších čtyř vozidel. Zároveň byl vydán rozkaz k vytvoření







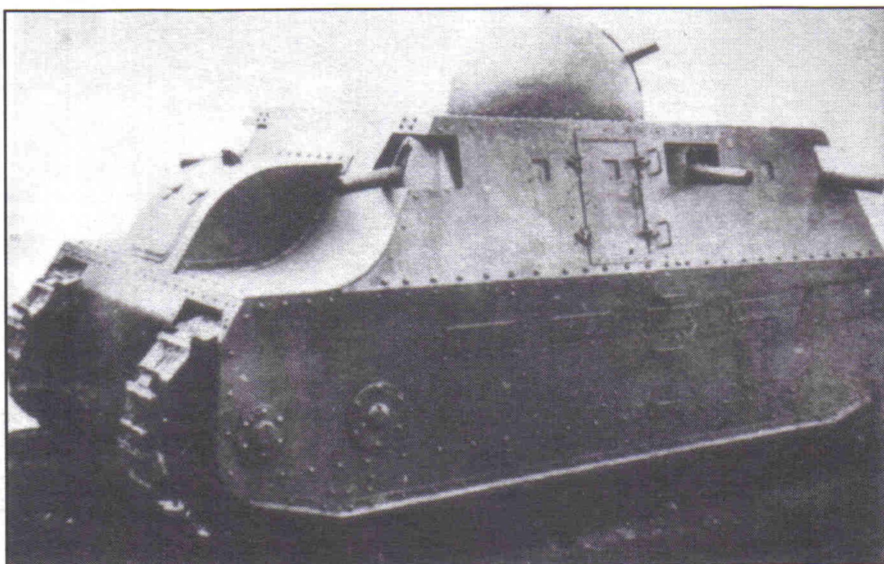


„První baterie autonomních tanků", která se měla skládat ze čtyř Fiatů 2000. Vzhledem k zahájení sériové licenční výroby tanků Renault vzor 17 firmou Fiat ztratil typ Fiat 2000 model 17 prioritu a vývoj probíhal pomaleji. Do první světové války italské ultratanky již nezasáhly.

V únoru 1919 byla první baterie autonomních tanků, skládající se z pouze dvou prototypů, přepravena do Lybie. Tam byla nasazena proti arabským povstalcům a v oblasti oázy Misourata zasáhla do bojů. To byl první a poslední boj Fiatů vzor 17.

V dubnu 1919 byly tanky odvezeny zpět do Itálie, kde se s velkou pompou zúčastnily přehlídky, jako doklad vysoké technické úrovně italských zbrojovek. Zatím se však ukázalo, že typ je ve srovnání s britskými, francouzskými a německými konstrukcemi bezperspektivní a stavba čtyř sériových kusů byla zastavena. Přesto se Fiat 2000 dostal do řady periodik i známé Heigelovy příručky.

Na zbývajících vozech průběžně pokračovaly různé zkoušky. Slávu polozapomenutých tanků oprášil Duce, který je opět ukazoval na různých přehlídkách.



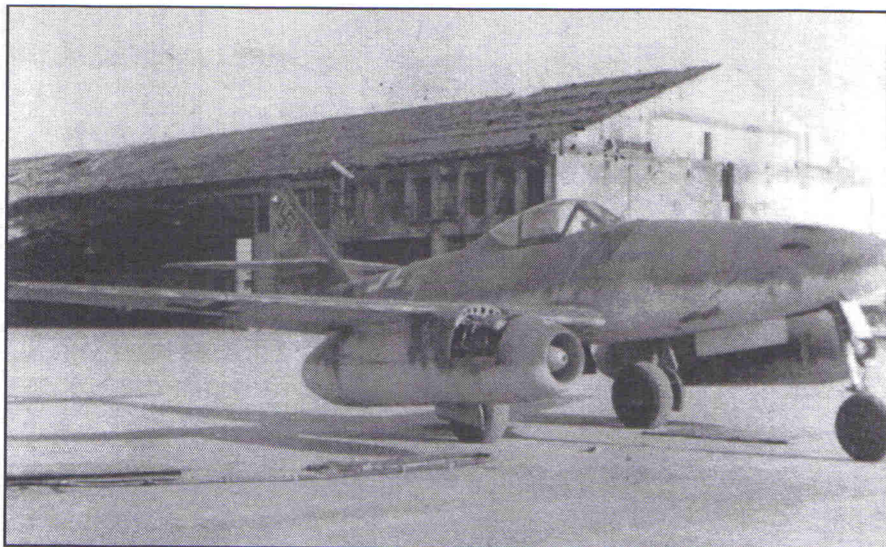
V roce 1934 byly dva čelní kulomety ráže 6,5 mm nahrazeny kanóny ráže 37 mm.

V roce 1936 byl poslední zachovaný Fiat 2000 instalován jako památník v kasárnách třetího pěšího pluku Corrado Mazzoni v Bologni. Další informace o osudu vozidel nebyly publikovány.

Takticko technická data:

Hmotnost	40 t
Délka	7,4 m
Šířka	3,1 m
Výška	3,8 m
Rychlost	6 km/h
Dojezd	75 km

Osádka: velitel, řidič, střelec z kanónu, sedm kulometníků.



Me 262 A-1a v.č. 500232 „žlutá 5" poté, co byl ukořistěn Američany a dán do provozu. Modrozelený pruh na trupu je celý přemalován na modro.
„Yellow 5" Me 262A-1a W.Nr. 500232 captured and used by Americans. The fuselage bluegreen band on was overpainted.

JAGDVERBAND 44 - Jednotka expertů

Martin Šíla, Jan Bobek LHS
Ing. Jaroslav Kraml

(dokončení z minulého čísla)

Z 19. a 20. 4. 1945 není známa žádná akce podniknutá Gallandovým svazem. Po předchozích dnech intenzivních bojů zbylo JV 44 již velmi málo bojeschopných strojů a Galland je chtěl patrně co nejvíce šetřit, než přijde posila v podobě Me 262 z lechfeldského letiště, které mělo být každým dnem evakuováno.

19. 4. 1945 konečně dorazil Leutnant Heinz Sachsenberg s šesti Fw 190D-9. Tito muži se svými stroji měli zajistit vzdušnou obranu pro startující a přistávající Me 262, tedy v okamžicích, kdy tyto letouny byly nejzranitelnější. Jelikož obsluhu flaku v Riemu tvořily starší ročníky Volksturmu a ženský personál (osazení střílející na vše, co se odlišovalo od specifické silulety Me 262), nařídil Galland všechny „Dory" opatřit na spodních plochách antikamufláží, aby byly snadno rozeznatelné od spojeneckých stíhaček. Původní zbarvení spodních ploch nahradila černá a červená barva s podélnými bílými pruhy.

Velitelem této skupiny, patrně nejpestřeji zbarvených Fw 190D v Luftwaffe, byl ustanoven Hptm. Waldemar Wübke. Právě pro tuto pestrou kamufláž se této jednotce začalo říkat „Papagei-Staffel" (Papouščí letka).[12]

21. 4. 1945 stroje 8thAF znovu napadly Mnichov a Landsberg. Adolf Galland vyslal zbylé stíhačky proti nepříteli. V tomto náletu byly ztraceny dvě B-17, jeden B-24 a dva P-5l. Jaký podíl na těchto ztrátách mají piloti JV 44 se bohužel nepodařilo dohledat.

Při tomto leteckém boji utrpěl Gallandův útvar další citelnou ztrátu. Nebyl to tentokrát Ofw. Schallmostr, kterému se kupodivu podařilo nikoho netaranovat a s letounem Me 262 (trupové označení „bílá 11") dokonce šťastně přistát, ale jiný, mnohem zkušenější pilot. Majoru Barkhornovi při útoku na svaz americkýchých bombardérů nečekaně vysadil pravý motor. Pilot okamžitě přerušil útok a chtěl se vrátit na letiště. Objevily ho však doprovodné P-51. Byl to jeho druhý bojový let s Me 262, neměl dost zkušeností s ovládáním reaktivní stíhačky. Při jednom pracujícím motoru byl pomalejší než americké stroje. Z těchto důvodů se Barkhorn rozhodl pro nouzové přistání. Začal snižovat výšku a hledal místo, kam by mohl svůj poškozený stroj posadit. Náhle uviděl průsek v lese. Odklopil kryt kabiny, aby ho mohl rychle opustit, a začal přistávat. Po dosednutí na břicho se Me 262 začal zmítat na teréních nerovnostech a poskakovat. Jeden z nárazů zvedl Barkhorna ze sedačky a právě v tom okamžiku se odsunutý kryt kabiny uvolnil a udeřil ho zezadu do šíje. S poraněnou páteří ho našli němečtí vojáci a předali do lazaretu. Pro Majora Barkhorna válka skončila.

22. 4. 1945 se patrně JV 44 chystala k přijetí strojů z lechfedského letiště. Není vyloučeno, že tento den přilétlo několik prvních Me 262.

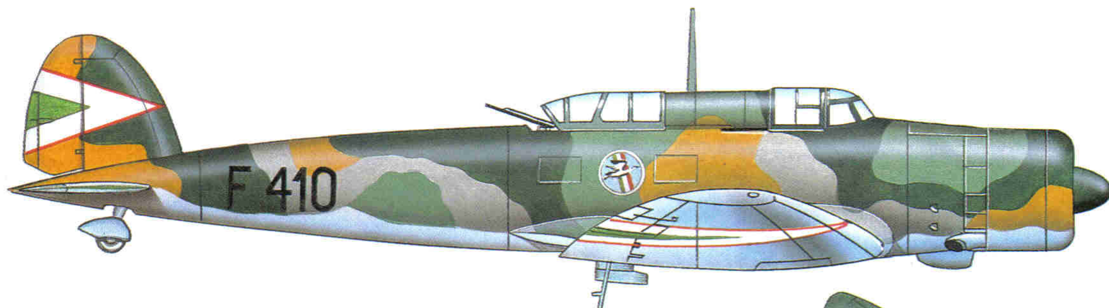
23. 4. 1945 bylo na letišti v Mnichově-Riemu velmi živo. Toho dne, v ranních hodinách, přilétly v několika skupinách, pod vedením Oberstleutnanta Bära, z lechfeldské základny, evakuované Me 262. Bylo jich okolo dvaceti pěti. Stroje patřily třem různým skupinám. Největší část tvořily letouny III./EJG 2, několik jich patřilo lechfeldskému pokusnému oddělení Messerschmittova závodu[13] a zbytek předaných stíhaček vlastnil Industrieselbstschutzschwarm 3, speciální letka, která v Lechfeldu chránila právě pobočku Messerschmittova závodu. S Bärem přiletělo také několik He 162 od EK 162.

Ještě téhož dne byly k JV 44 převeleny zbytky IV.(Erg.)/KG 1 a část KG(J)/54, které předaly Gallandově jednotce své stroje.

Snad ještě více než došlé Me 262 posílili JV 44 muži, kteří přilétli s Bärem. Byli to vesměs zkušení piloti, kteří na „Schwalbe" měli nalétáno mnoho hodin a letoun dokonale znali. Jedním z nich byl Major Wilhem Herget, noční stíhací eso, který se rovněž zúčastnil zkoušek prototypů Me 262. Sám Bär měl v té době již 12 sestřelů s reaktivní stíhačkou. Galland si konečně mohl oddechnout, nedostatek strojů již nehrozil. Bylo tu ale jiné nebezpečí - ztenčující se zásoba paliva a stále více poničené dráhy v Riemu. První hrozbě Galland čelit nemohl, ale druhou vyřešili chytře. Na konci dubna 1945 začala JV 44 jako své pomocné přistávací a startovací dráhy používat dálnici „Holzkirchen" (dnešní E52) jižně od Mnichova, a to v úsecích současného letiště Neubiberg.

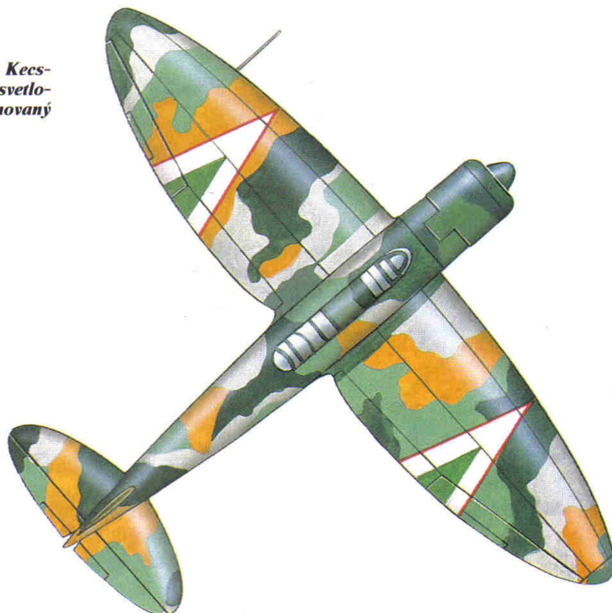
24. 4. 1945, mezi 15.25 a 15.30, zaútočila skupina dvaceti dvou B-26 od 17thBG na muniční sklady ve Schwabmünchenu. Ochrannou eskortu jim tvořily P-47 od 365thFG. Právě když se Maraudery chystaly odhodit svůj smrtonostný náklad, zaútočily proti nim zespodu zezadu čtyři Me 262. Spodní část doprovodu P-47 nebyla schopna zasáhnout, pouze nahlásila útok německých reaktivních stíhaček výškovému zajištění B-26. „Schwalbe" mezitím prolétly jako blesky malým svazem bombardérů, nechávaje za sebou střemhlav letící P-47 výškového krytí, které ani takto nebyly schopny dostihnout Me 262. Pouze Lt. Cowan se dostal na dostřel k jednomu z Messerschmittů a nepřátelský stroj poškodil dvěma dávkami ze svých zbraní. Německý pilot však přidal plyn a Me 262 snadno ulétl. Náhle se jeden z útočníků obrátil zpět, aby podnikl druhý útok na bombardéry. Neunikl však pozornosti Capt. Masta, který ve výšce 6000 metrů obrátil svůj P-47 do střemhlavého letu a chystal se na Me 262 zaútočit. Němec patrně v poslední chvíli vycítil nebezpečí, snad zahlédl přibližující se Mastův Thunderbolt a začal klesat do mraků. Capt. Mast se držel v těsném závěsu za ním. Me 262 náhle udělal prudký obrat ve snaze zbavit se protivníka, ale P-47 se ho stále držel. „Schwalbe" prudce zamířila střemhlav k zemi, neustále pronásledována osmi tunami Mastova Thunderboltu. Na úrovni země ztratil pravděpodobně vládu nad svým strojem a v rychlosti okolo 900 km/h narazil kolmo do země. Tryskáč okamžitě explodoval. Capt. Mast ho téměř napodobil, na poslední chvíli se mu těsně u vrcholků stromů podařilo jeho P-47 vyrovnat do vodorovného letu.

Mezitím se vrátil další Me 262 a znovu zaútočil na bombardéry. Lt. Byron Smith na něj





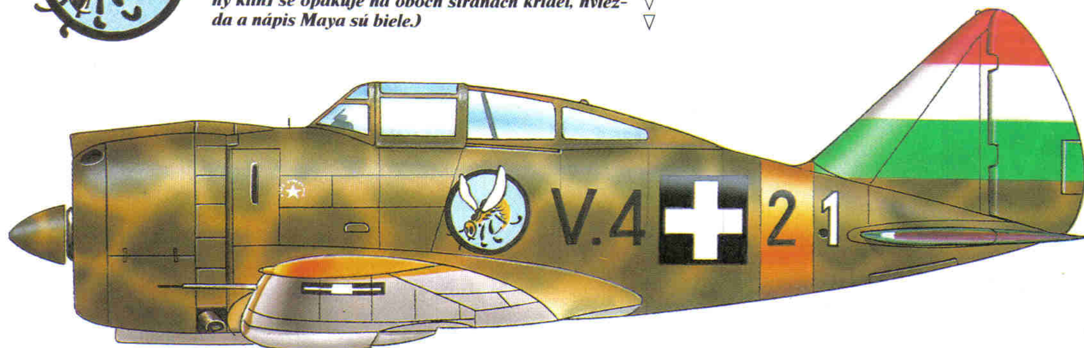
He 70K samostatnej frontovej prieskumnej perute, Kecskemét 1938 (Znak perute: biely bocian [čáp] na svetlomodrom terči s maďarskou trikolórou. Terč je lemovaný bielou farbou).

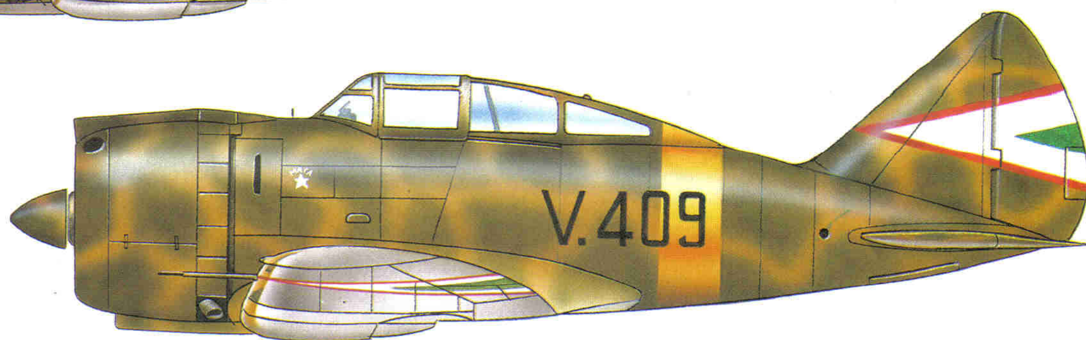


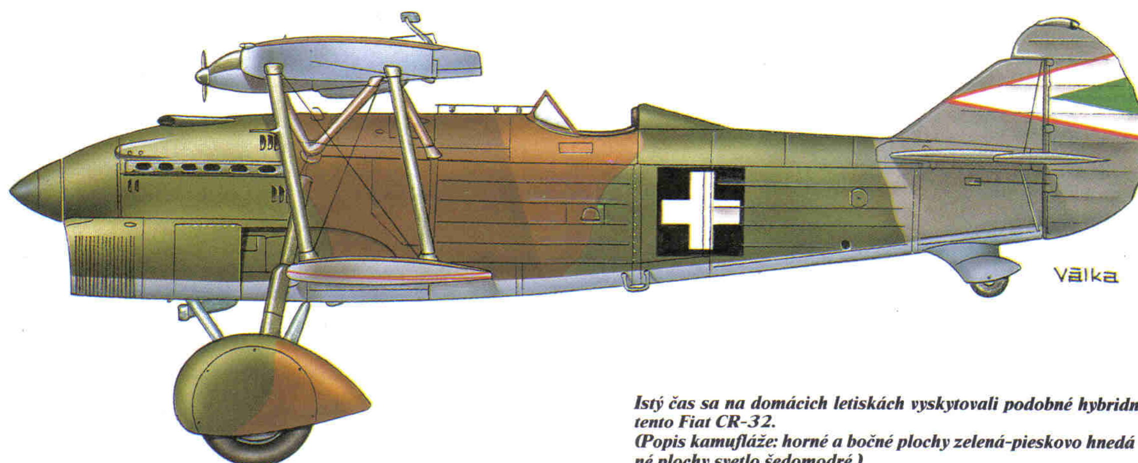
Po 1. 3. 1942 predstavovali výsostné znaky biely kríž v čiernom poli a trikolóra, ktorá sa opakovala na oboch stranách VOP i SOP. Na zobrazenom stroji lietal a zahynul príslušník perute 1/1. npor. Horthy István.
(Popis kamufláže: ako dole, ale pribudali žlté konce krídel zospodu. Znak perute: svetlomodrý kruh s čiernym lemom. Čmeliak má hnedožlté telo s čiernymi pruhmi, hnedá hlava, biele krídla, čierne nohy. Biela hviezda, okolo nej neznámy text.) ▽



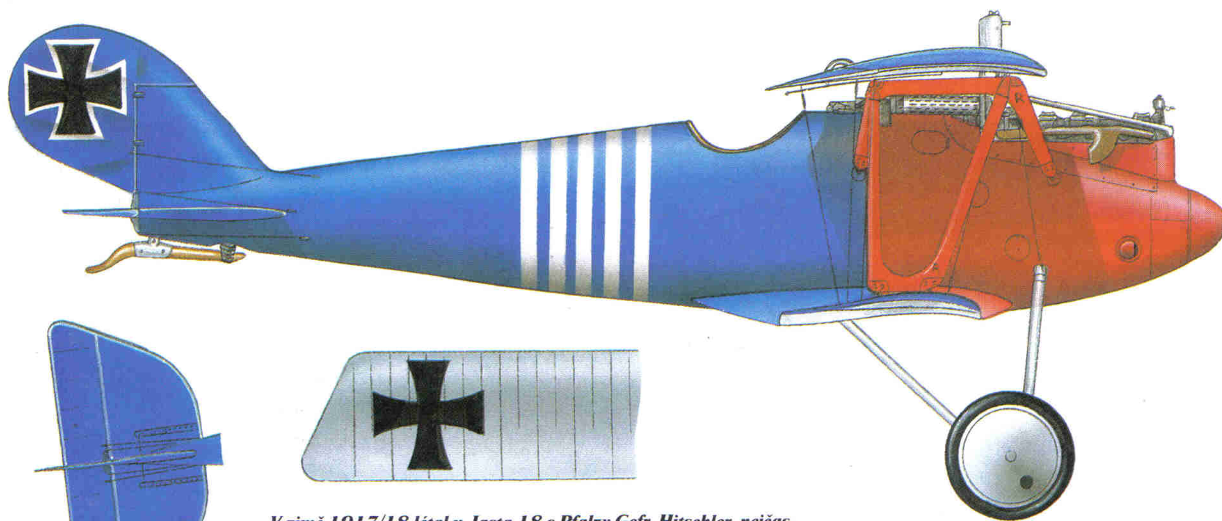
Re-2000 Héja I s výsostným označením používaným do 1. 3. 1942. Stroj se zúčastnil bojov na Východnom fronte.
(Popis kamufláže: celý trup a horné plochy krídel a VOP pieskovo hnedé s množstvom tmavo zelených škvrn, spodné plochy krídla a VOP svetlo šedé. Pruh na trupe žltý, V. 409 čierne, starý typ výsostných znakov vo farbách červenej, bielej a zelenej [vnútorný klin] se opakuje na oboch stranách krídel, hviezda a nápis Maya sú biele.) ▽ ▽





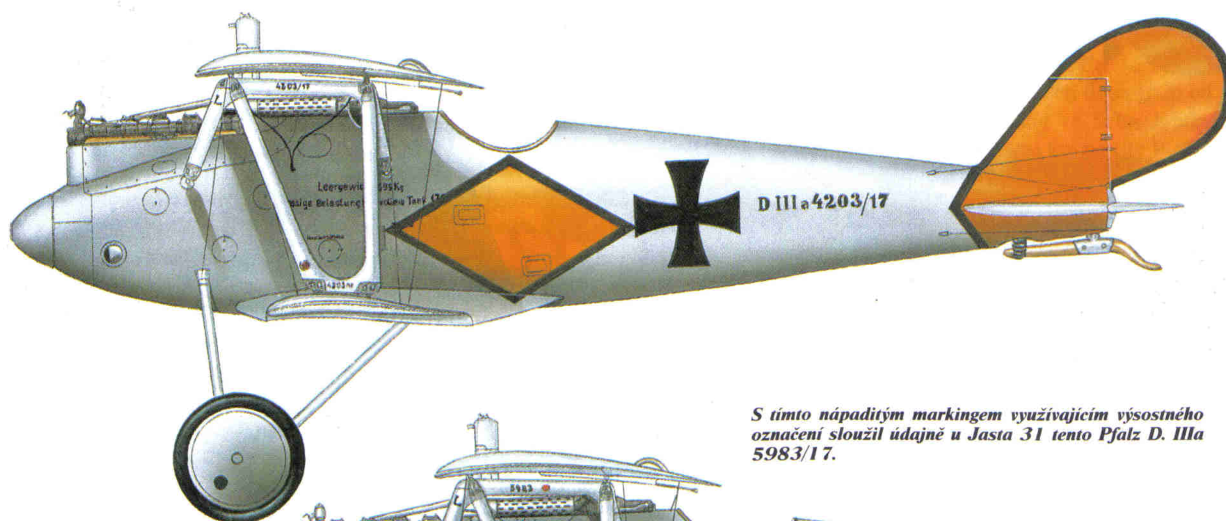


Istý čas sa na domácich letiskách vyskytovali podobné hybridne označené stroje ako tento Fiat CR-32.
(Popis kamufláže: horné a bočné plochy zelená-pieskovo hnedá — stredne šedá, spodné plochy svetlo šedomodré.)

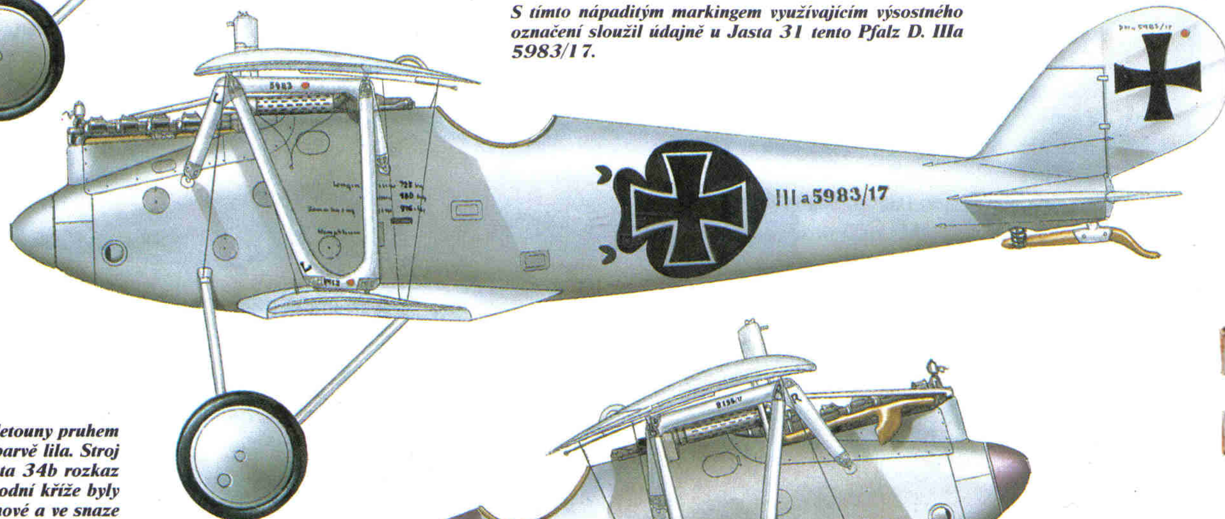


V zimě 1917/18 létal u Jasta 18 s Pfalzy Gefr. Hitschler, nejčastěji však se zobrazeným D. IIIa 4199/17. Stroj v barvách jednotky a označený bílými pruhy je počáteční produkce, čemuž odpovídá spodní křídlo, identické s verzí D. III. Horní plochy křídel a VOP jsou modré, na výškovce jsou však ponechány tenké šedostříbrné lemy.

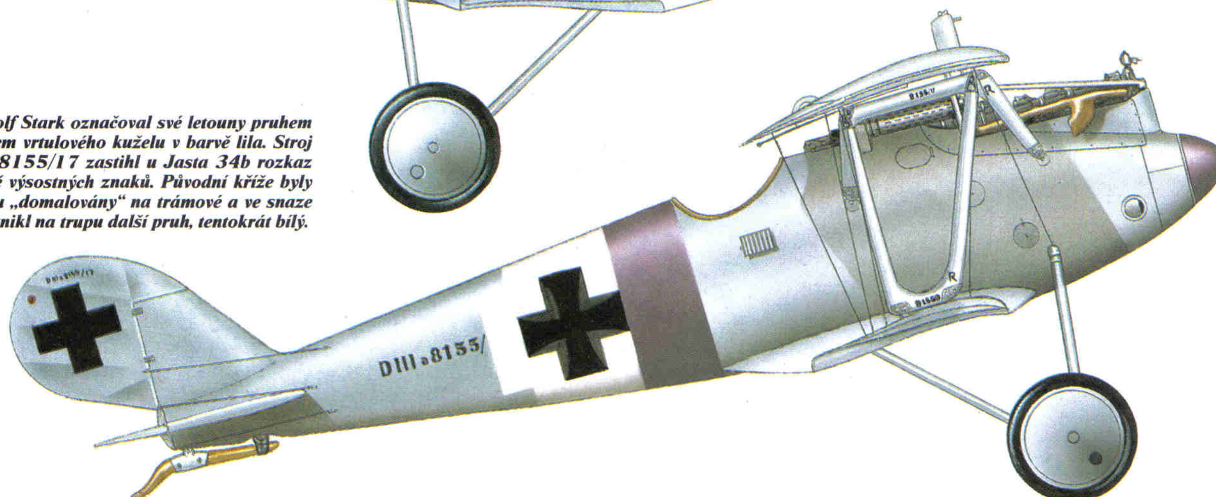
Oranžovými diamanty, symbolem Jasta 30, ozdobený Pfalz D. IIIa 4203/17, s nímž létalo eso a pozdější velitel této jednotky Lt. Hans Georg von der Marwitz. Letoun je již vybaven standardním spodním křídlem se zaoblenými konci.

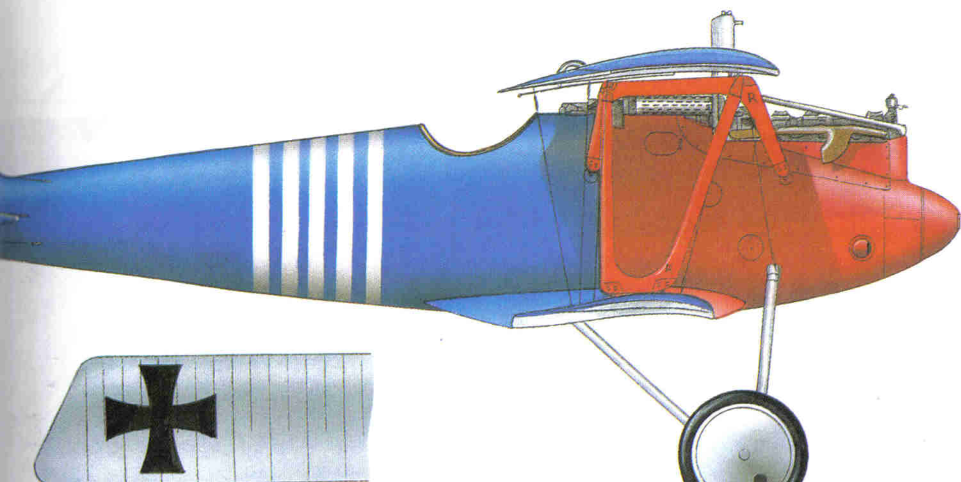


S tímto nápaditým markingem využívajícím výsostného označení sloužil údajně u Jasta 31 tento Pfalz D. IIIa 5983/17.

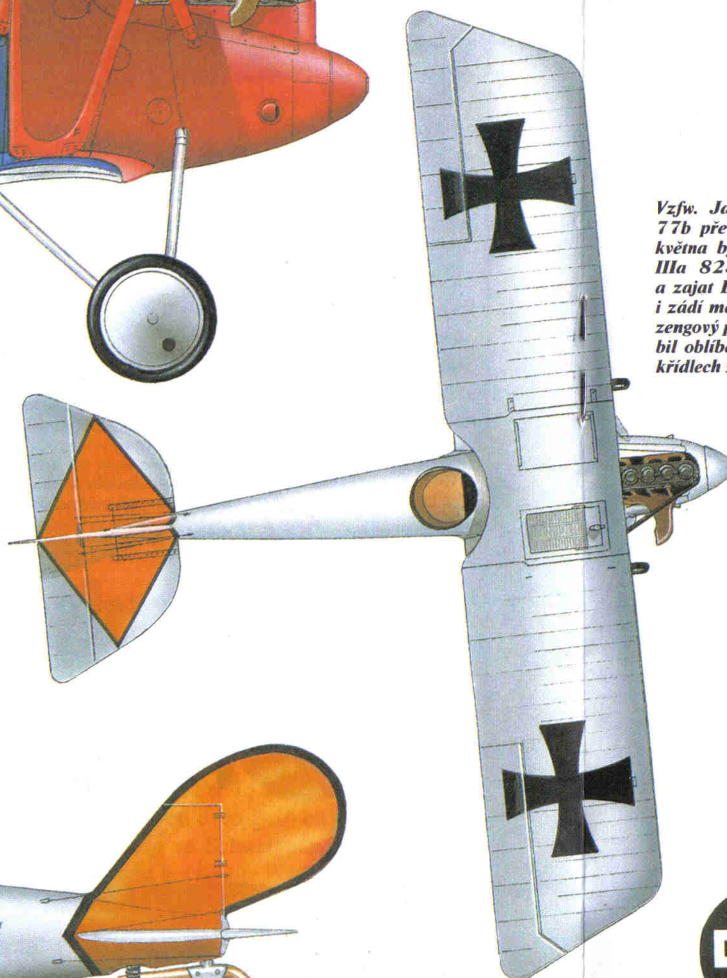


Lt. Rudolf Stark označoval své letouny pruhem a nátěrem vrtulového kuželu v barvě lila. Stroj D. IIIa 8155/17 zastihl u Jasta 34b rozkaz o změně výsostných znaků. Původní kříže byly na trupu „domalovány" na trámové a ve snaze o lem vznikl na trupu další pruh, tentokrát bílý.

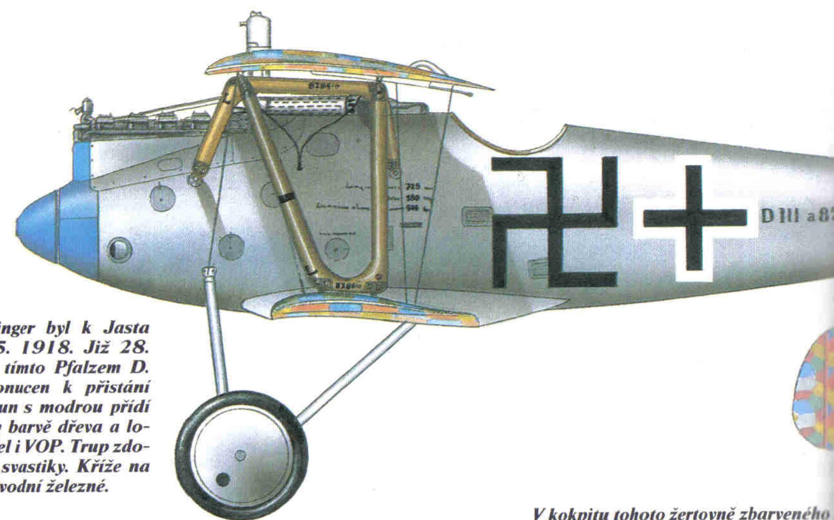




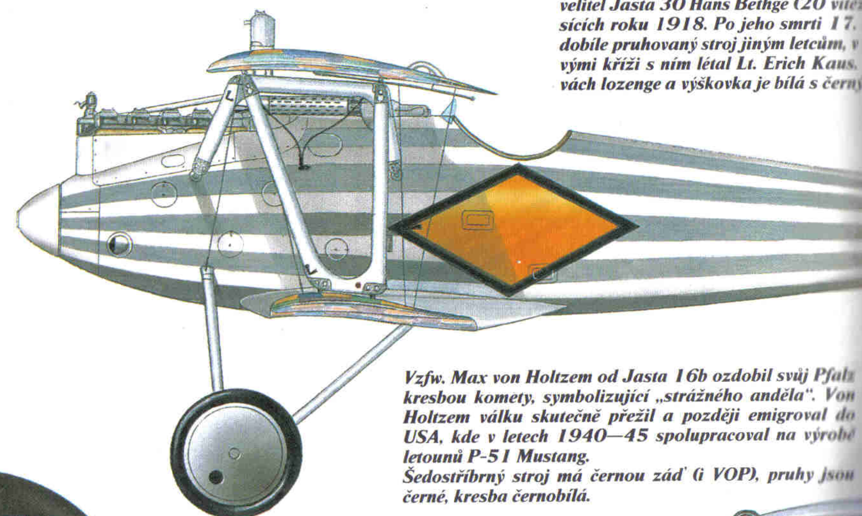
V zimě 1917/18 létal u Jasta 18 s Pfalzy Gefr. Hitschler, nejčastěji však se zobrazeným D. IIIa 4199/17. Stroj v barvách jednotky a označený bílými pruhy je počáteční produkce, čemuž odpovídá spodní křídlo, identické s verzí D. III. Horní plochy křídel a VOP jsou modré, na výškovce jsou však ponechány tenké šedostříbrné lemy.



Vzfw. Jakob Pollinger byl k Jasta 77b převelen 8. 5. 1918. Již 28. května byl však s tímto Pfalzem D. IIIa 8284/17 donucen k přistání a zajat Brity. Letoun s modrou přídí i zádí měl vzpěry v barvě dřeva a lozengový potah křídel i VOP. Trup zdobil oblíbený motiv svastiky. Kříže na křídlech zůstaly původní železné.



V kokpitu tohoto žertovně zbarveného
velitel Jasta 30 Hans Bethge (20 vítě
sících roku 1918. Po jeho smrti 17.
dobíle pruhovaný stroj jiným letcům, v
vými kříži s ním létal Lt. Erich Kaus.
vách lozenge a výškovka je bílá s černý



anty, symbolem Jasta 30, ozdobený Pfalz D. IIIa 4203/17, s nímž
ší velitel této jednotky Lt. Hans Georg von der Marwitz. Letoun je již
ním spodním křídlem se zaoblenými konci.

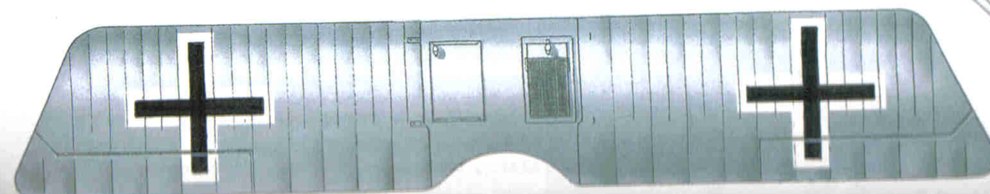


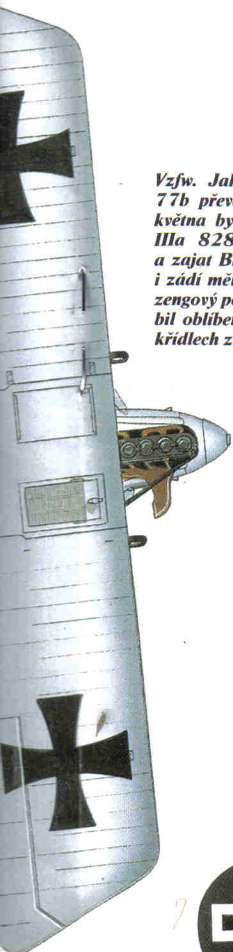
Vzfw. Max von Holtzem od Jasta 16b ozdobil svůj Pfalz
kresbou komety, symbolizující „strážného anděla". Von
Holtzem válku skutečně přežil a později emigroval do
USA, kde v letech 1940—45 spolupracoval na výrobě
letounů P-51 Mustang.
Šedostříbrný stroj má černou záď (i VOP), pruhy jsou
černé, kresba černobílá.

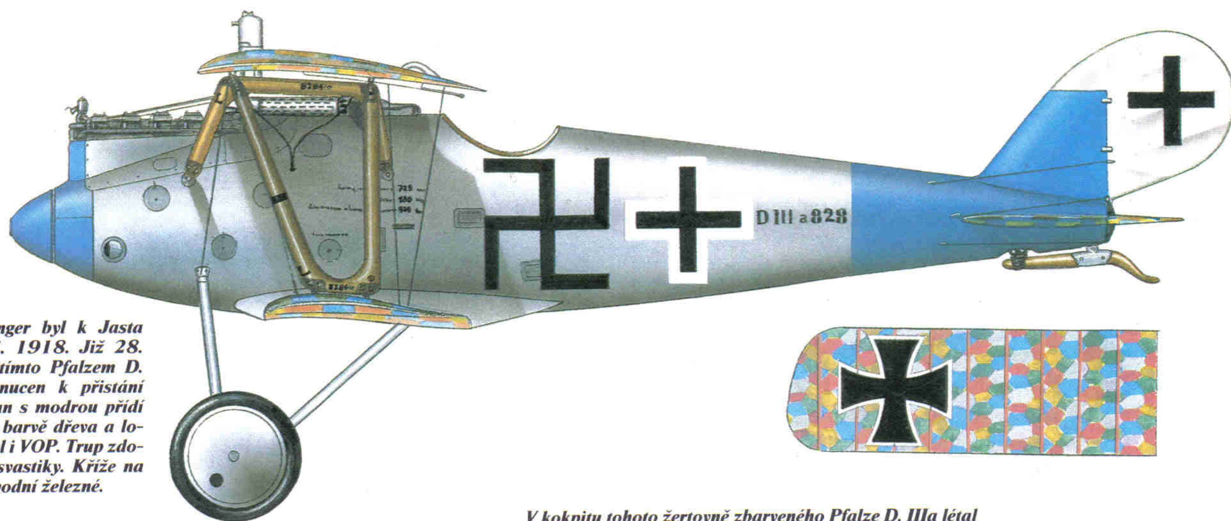


S tímto nápaditým markingem využívajícím výsostného označení sloužil údajně u Jasta 31 tento Pfalz D. IIIa 5983/17.

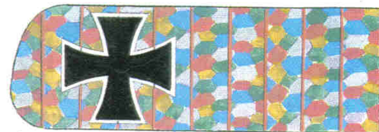




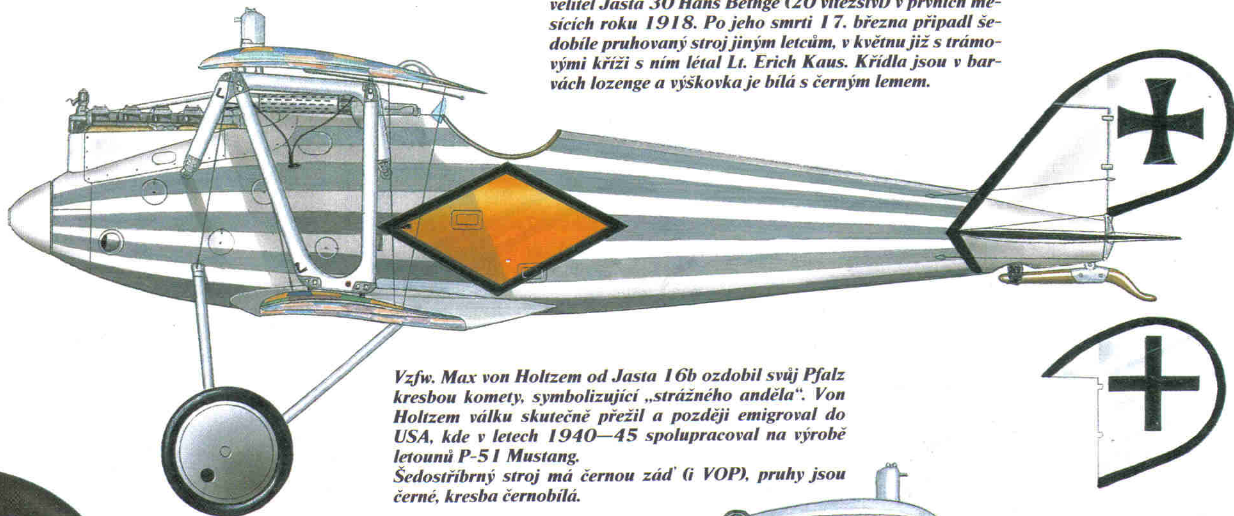




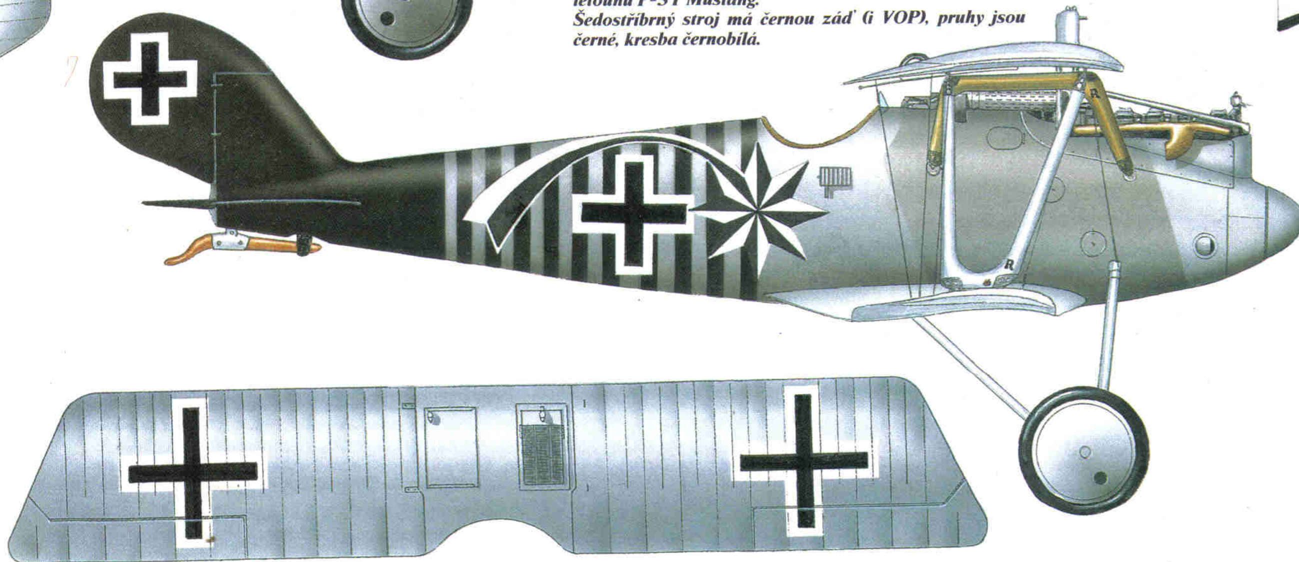
Vzfw. Jakob Pollinger byl k Jasta 77b převelen 8. 5. 1918. Již 28. května byl však s tímto Pfalzem D. IIIa 8284/17 donucen k přistání a zajat Brity. Letoun s modrou přídí i zádí měl vzpěry v barvě dřeva a lozengový potah křídel i VOP. Trup zdobil oblíbený motiv svastiky. Kříže na křídlech zůstaly původní železné.



V kokpitu tohoto žertovně zbarveného Pfalze D. IIIa létal velitel Jasta 30 Hans Bethge (20 vítězství) v prvních měsících roku 1918. Po jeho smrti 17. března připadl šedobíle pruhovaný stroj jiným letcům, v květnu již s trámovými kříži s ním létal Lt. Erich Kaus. Křídla jsou v barvách lozenge a výškovka je bílá s černým lemem.



Vzfw. Max von Holtzem od Jasta 16b ozdobil svůj Pfalz kresbou komety, symbolizující „strážného anděla". Von Holtzem válku skutečně přežil a později emigroval do USA, kde v letech 1940–45 spolupracoval na výrobě letounů P-51 Mustang.
Šedostříbrný stroj má černou záď (i VOP), pruhy jsou černé, kresba černobílá.



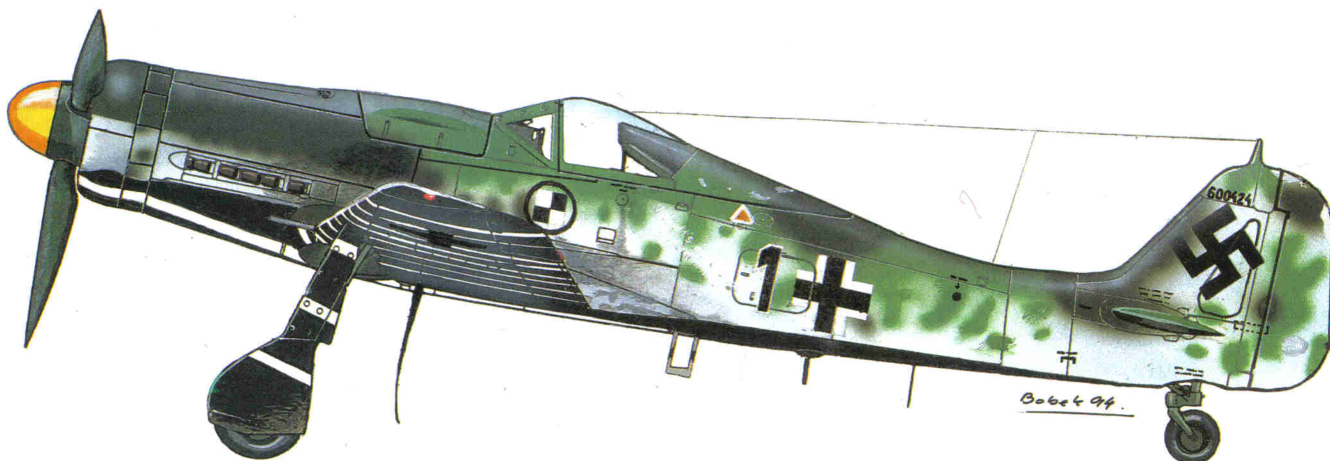


Carl von Degelow si v létě 1918 nakreslil na trup svého letounu emblém slavného drážďanského sanatoria U bílého jelena. Jelen je však stříbrný se zlatými parohy. Degelow se strojem dosáhl jednoho sestřelu, ale posléze jej rozbil při havárii. Křídla a spodní plochy VOP jsou šedostříbrné, trup, disky kol a VOP zezhora jsou natřeny černě. Černá se pak stala označením jednotky Jasta 40.

Fw 190D-9 „černá 1“ W. Nr. 600424, letiště Mnichov—Riem, květen 1945. Letoun s největší pravděpodobností patřil Hptm. Waldemaru Wübkemu. Horní plochy letounu kryjí barvy RLM 82 Hellgrün a RLM 83 Dunkelgrün, boky letounu jsou světle šedomodré RLM 76. Svastika a výrobní číslo jsou černošedé RLM 66. Pod zelenou částí vrtulového kužele (RLM 70) prosvítá původní bílá spirála. Vrtulové listy a kryt za pilotní sedačkou jsou černozelené RLM 71. Černá barva na spodních plochách je nová (lesklá), je tedy kontrastní vůči křížům, které pocházejí z původního nátěru (pololesklé, matné). Rozdílná podoba číslic na obou stranách trupu nevznikla nedbalostí autora ilustrací, ale nedbalostí pozemního personálu. Pod kabinou je bílý nápis v bavorském nářečí „Verkauft's mei Gwand I'fvahr in Himmeil“ — Prodej mé šaty, odcházím do nebe. Letoun byl vybaven systémem vstřikování MW 50 do motoru pro krátkodobé zvýšení výkonu a vrtulí VS 111.

Poznámka ke kamuflážním schématům Me 262 v minulém čísle: všechny stroje na horních plochách kryjí barvy RLM 81 Braunviolett a RLM 82 Hellgrün, spodní pak RLM 76 Lichtblau.

RLM 81 — FS 30099 (34087) — (Molak FS) • RLM 82 — FS 34138 — Molak FS • RLM 83 — FS 34096 — Humbrol 117, Tamiya XF 13 • RLM 76 — FS 36473 — Molak FS, Humbrol 146 • RLM 70 — FS 34050 — přibl. Revell 69 • RLM 71 — FS 34079 — Molak FS • RLM 02 — Revell 45.



zahájil střelbu, ale podařilo se mu pouze vetřelce odehnat. Na jeho dostižení neměl dostatečnou rychlost, a tak mu nepřítel snadno zmizel v mracích.

Při těchto útocích se německých stíhačům podařilo sestřelit dva B-26 pilotované Lt. F. Harmsem a Lt. L. Sletesem. Z jejich posádek se zachránil jediný muž.

Útočníci patřili k JV 44. Není vyloučeno, že Me 262, který v souboji havaroval, pilotoval Oberst Günther Lützow, jeden z největších „Expertů" Luftwaffe. Nevrátil se z bojového letu v oblasti, kde proběhl popsaný souboj s Thunderbolty. Jeho ostatky či trosky jeho stroje nebyly nikdy nalezeny.[14]

Lützow byl velmi uznáván a respektován všemi piloty JV 44, zvláště Gallandem a Steinhoffem. Jeho ztráta se všech bolestně dotkla a sám Steinhoff dlouho věřil, že nezahynul a po skončení bojů se znovu objeví. Nikdy se tak však nestalo.

25. 4. 1945 si američtí a sovětští vojáci podali ruce na Labi u Torgau. Poslední obranný kruh okolo Berlína byl proražen. Nad Vídní vlála rudá vlajka.

Galland nařídil svolat piloty a řekl jim: „Válka je vojensky prohraná. Ani náš boj na tom nemůže nic změnit. Já ale bojuji dál, protože mne boj na Me 262 vnitřně upoutal a protože jsem hrdý, že patřím mezi poslední stíhače Luftwaffe. Dál se mnou může létat jen ten, kdo se ztotožňuje s mými myšlenkami. Kdo chce, může odejít." Z pilotů neodešel nikdo. Spíše naopak - na konci dubna se k JV 44 přidali Oblt. Hans Grünberg a Uffz. Peter Köster od I./JG 7, která v té době již jako organizovaná jednotka prakticky neexistovala.

Toho dne 8[th]AF zaútočila na Salzburk. JV 44 proti tomuto náletu vyslala okolo šesti Me 262 a jediný úspěch nahlásil Uffz. Köster, který si nárokoval dva sestřelené P-51.

Ten samý den do Mnichova přilétly zbytky I./KG 51 s rozkazem předat všechny zbylé Me 262 Gallandovu útvaru[15]. Ale 26. 4. 1945 v 0.50 hodin přišel radiogram s rozkazem pro IX. Fliegerkops (J) v Praze-Ruzyni od Luftwaffekommanda 6 (Luftflotte 6), kterému byla JV 44 podřízena. Zněl:

1) Stíhací divize překládá k 26. 4. právě přesunuté letecké části I./KG 51 (pravděpodobně 12 Me 262) k bojovému nasazení do Prahy-Ruzyně.
2) S příchodem do Prahy-Ruzyně bude I./KG 51 podřízena IX. Fligerkopsu (J)
3) Technickou podporu zajišťuje IX. Fliegerkops (J) prostřednictvím zázemí stávajících jednotek s Me 262
4) Bojové nasazení I./KG 51 bude probíhat prostřednictvím IX. Fliegerkorpsu (J) v první linii k podpoře obrany Berlína proti zadním vojskům 3. a 4. Gardové tankové armády.
5) 7. Jagddivize bude hlásit příchod k IX. Fligerkorpsu (J) do Prahy-Ruzyně.

O třicet minut později dorazil k JV 44 další radiogram od Luftflotenkommanda 6, kde Generalkommando IX. Fligerkorpsu (J) vznáší požadavky k VIII. Flg. Korpsu:

Ihned hlašte:
a) Polohu jednotek
b) Převelení Me 262 od KG(J)6 a JG 7, které se nalézají v prostoru Mnichova
c) Připravit přesun 12 - 13 letounů I./KG 51 (bez tech. personálu), které budou podřízeny IX. Fligerkorpsu (J).

Není třeba zdůrazňovat, že se členům I./KG 51 do Prahy příliš nechtělo. Velení JV 44 začalo cítit, že podobný rozkaz k přesunu do boje proti Rusům může příště čekat je.

26. 4. 1945 došlo v okolí Mnichova k dvěma utkáním s Me 262. První se uskutečnilo ráno v 7.55, když se P-47 z 27[th]FG setkaly se skupinou dvou až tří Me 262. Capt. Herbert A. Philo nahlásil sestřel jednoho proudového letounu. Není sice potvrzeno že tato „Schwalbe" patřila JV 44, ovšem dá se to předpokládat, jelikož tato jednotka byla jedinou bojující na tomto typu v daném prostoru.

Druhé střetnutí je patrně nejčastěji popisovaným bojovým letem JV 44. V 11.00 se zvedla pod vedením Gen.Lt. Adolfa Gallanda z Riemu pětice Me 262. Jeden stroj se musel krátce po startu vrátit kvůli potížím s motorem. Ostatní letouny zamířily směrem na Ulm, odkud byl hlášen nepřátelský nálet.

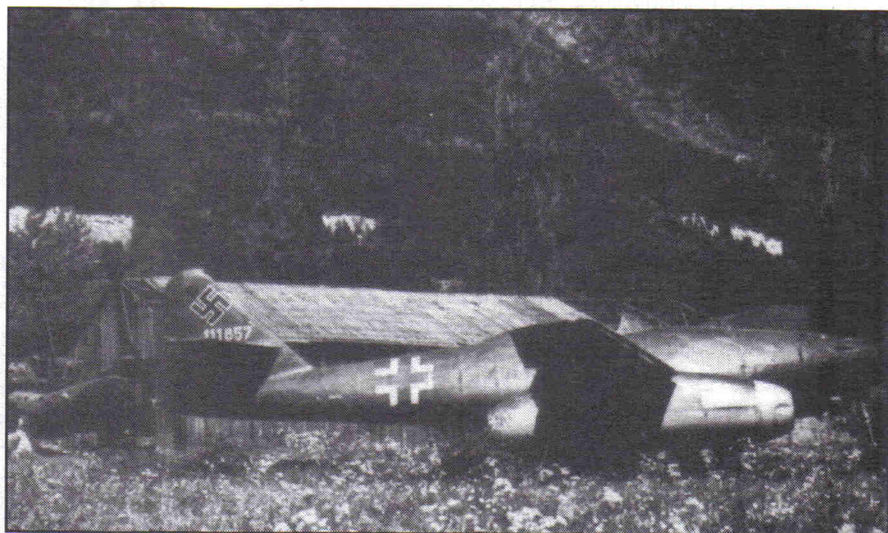
Poblíž Neuburgu u Dunaje narazily na dvě formace B-26, ve tvaru dvou „V". Každá z formací měla třicet strojů. Byly to letouny od 17[th], 34[th] a 95[th] BG a právě shazovaly pumy. Doprovod jim tvořily P-47 od 27[th] a 50[th] FG.

Němečtí stíhači přilétli z pozice „12 hodin" (čelně proti bombardérům), prolétli jejich formací, otočili se a napadli americké stroje zezadu zleva. Jako první zaútočil Galland ve své „bílé 3". Nejprve chtěl odpálit rakety, ale v rozčílení zapomněl odjistit jejich druhou bezpečnostní pojistku a R4M zůstaly na svých místech. Rychle přešel na střelbu z třicetimilimetrových kanónů. Najednou prosvištěl kolem jeho Me 262 stroj Ofw. Schallmosera a vypadalo to, jako by jeho pilot opětně nezvládl řízení a „podle svého zvyku" chtěl taranovat některý z amerických bombardérů. Galland dál nesledoval jeho let, musel se věnovat pilotáži vlastní „Schwalbe".

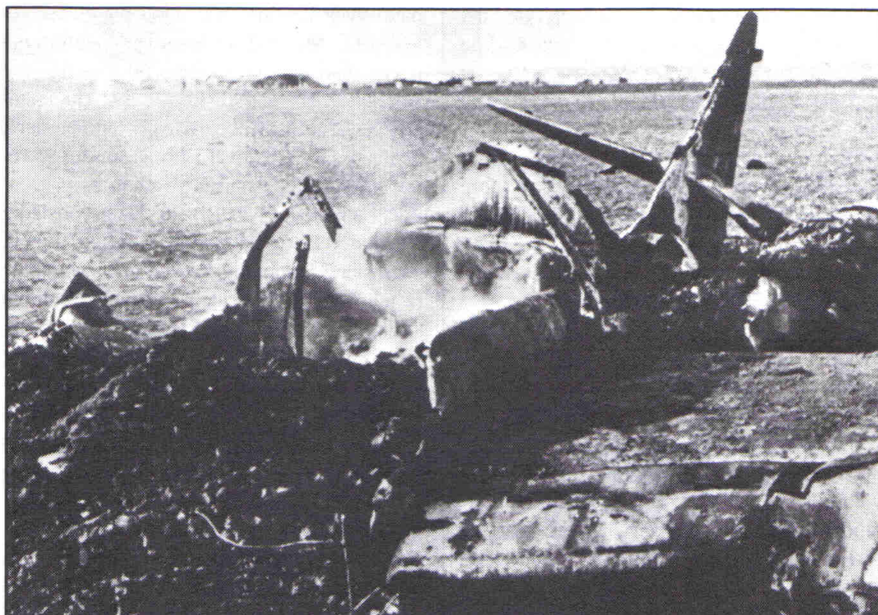
Začal střílet do svazu B-26. Náhle poslední Marauder ze zadního roje, na který útočil, zachvacují plameny a letoun vybuchuje (z jeho posádky se zachránil pouze palubní střelec). Me 262 unáší Gallanda svazem, v mžiku je u přední formace B-26 a zasahuje jeden z jejích letounů z bezprostřední vzdálenosti. Také jeho „bílá 3" byla několikrát zasažena obrannou palbou z B-26. Galland se dostal za formaci bombardérů, ovšem chtěl vědět, zda se zřítil druhý B-26, na který útočil. Proto začal v levé zatáčce stoupat. Dostal se znovu nad svaz, a v tom mu střelec druhého jím napadeného bombardéru prostřelil palivové nádrže. O vteřinu později vlétl před zbraně P-47 od 50[th]FG pilotovaného Lt. Jamesem Finnegenem, a ten zasypal Gallandův stroj krupobitím střel. Velitele JV 44 od nejhoršího ochránilo pancéřové sedadlo, ale střepiny mu zasáhly pravé koleno a rozbily přístrojovou desku. Další zásahy poškodily pravý motor, ze kterého odlétly krycí plechy. Několik projektilů zasáhlo i levý motor.

Lt. Finnegen tento boj popsal takto:

„Viděl jsem, jak se znenadání objevily dva Me 262 a vzápětí doslova „smetly" z oblohy naše dva bombardéry. Krátce poté vletěl do protisměru pode mnou jeden z těchto útočníků. Převrátil jsem svůj stroj na záda a prudce přitáhl. Na okamžik jsem dostal nepřátelský letoun do zaměřovače. Vystřelil jsem dvě krátké dávky, ale již jsem nestačil zjistit, zda-li jsem zasáhl, jelikož jsem začal stoupat, abych nabral výšku pro lepší střeleckou pozici. Když jsem znovu potlačil, vidím, že z napadeného Me 262 odletují části, pravdě-



Me 262 A-1 v.č. 111857 na letišti u Innsbrucku. S tímto letounem přeletěl Heiz Bär 2. 5. 1945 z Riemu do Salzburgu.
Me 262 A-1 W.Nr. 111857 at Innsbruck airfield. This plane was flown by Heiz Bär on May 2. 1945 from Reim to Salzburg.


Steinhoffův Me 262 po havárii 18. 4. 1945.
Wreck of Oberst Steinhoff's Me 262, April 18. 1945.

podobně pocházející z jeho motoru. Mimoto jsem ještě spatřil, jak mu z jednoho křídla unikal pás kouře."

V prní chvíli chtěl Galland svůj poničený Me 262 opustit na padáku, ale po vyvážení zjistil, že stroj stroj je stále ovladatelný a oba motory, i přes svá poškození, pracují dál. Přidal proto plyn a zamířil k Riemu. Našel letiště a nasadil na přistání. Jeden z motorů však nereagoval na plynovou páku, nešly snížit otáčky. Proto musel těsně před dosednutím na přistávací plochu oba motory vypnout. Za jeho Me 262 se táhla stuha černého kouře, v motorech cosi hořelo. Náhle Galland zpozoroval, že letiště ostřelují Thunderbolty[16]. Nezbývalo však nic jiného než přistát. Vysunul podvozek a okamžitě po dosednutí mu bylo jasné, že má prostřelené přední kolo. Letoun sebou hrozně házel, když v rychlosti 240 km/h zoufale brzdil. Me 262 ještě ani nestojí a Galland vyskakuje z jeho kabiny a ukrývá se v nejbližším kráteru po bombě. V nejprudší palbě útočících P-47 přijíždí na místo přistání pásový motocykl, který řídí jeden z mechaniků JV 44. Naloží zraněného generála a odváží ho na plný plyn z letiště.

Těsně po Gallandovi v Riemu přistál s poškozeným Me 262 Lt. Klaus Neumann se zuřivě střílejícím Mustangem v zádech. Na rozdíl od velitele JV 44 zůstal nezraněn. Adolfa Gallanda dopravili do mnichovské nemocnice, kde mu z kolena vyjmuli střepiny. Pro něho tímto zraněním válka skončila. Piloti Jagdverbandu po tomto boji nahlásili pět sestřelů (čtyři B-26 a jednu doprovodnou stíhačku). Ve skutečnosti Američané při tomto souboji ztratili tři B-26 - jeden od 34thBG a dva od 95thBG. Další Marauder musel na následky poškození z tohoto boje nouzově přistát za americkými liniemi. Mimo Lt. Finnegena, který nahlásil poškození jednoho Me 262, si nárokovali sestřel „Schwalbe" ještě Capt. Robert Clark od 50thFG (německý pilot měl dokonce vyskočit). Další dva američtí piloti od téže jednotky nahlásili poškození Me 262. Podle dokumentů druhé strany byl v tomto boji ztracen pouze Gallandův stroj.

Po Gallandově zranění převzal velení 27. 4. 1945 Obst.Lt. Bär a pod jeho taktovkou vzlétlo ještě toho dne k boji několik Me 262. Po návratu byly hlášeny tyto sestřely: Obst.Lt. Bär dva P-47, Uffz. Köster jeden P-47 a Maj. Herget také jeden P-47[17].

Téhož dne dorazil následují rozkaz: „Všechny části Luftflotte 6 jsou přímo či nepřímo nasazeny k podpoře obranných bojů u Berlína." Velení JV 44 však na něj nikterak nereagovalo.

O den později (28. 4. 1945) vykonal JV 44 jeden ze svých posledních bojových letů. Jednalo se o start malého počtu strojů a jediného úspěchu při něm docílil Obst.Lt. Bär, který nad Bad Aiblingem sestřelil Thunderbolt.[18]

29. 4. 1945 dosáhl Jagdverband 44 svého posledního vítězství. Jednalo se o let dvou až tří Me 262, při kterém jediného úspěchu znovu docílil Heinz Bär, když opětně nad Bad Aiblingem sestřelil Mosquito. Tím dosáhl svého 221 sestřelu a zároveň uzavřel počet sestřelů JV 44. Jeho piloti měli podle svých hlášení za celou dobu trvání Gallandovy jednotky docílit 56 vítězství.

Toho dne také začal přesun jednotky do rakouského Innsbrucku a Salzburku. Stalo se to po poradě velení JV 44 a Galland Bärovi zároveň vydal pokyny, aby byly navázány kontakty s americkou stranou. Podle jeho představ měl JV 44 přejít kompletně i s letouny do zajetí. Snad Galland počítal s tím, že jeho jednotce bude později umožněno bojovat společně s Angloameričany proti Sovětskému svazu v konfliktu, který měl podle představy německého velení vypuknout okamžitě po kapitulaci Třetí říše (šlo o velmi rozšířenou fámu).

Ještě 29. 4. odlétává do Salzburku-Maxglanu předvoj JV 44 vedený Ofw. Schallmoserem. Bärovi se mezitím podařilo navázat rádiem kontakty s I. TAC (First Tactial Airforce Command - Velení I. taktické letecké armády) a dohodnout předběžné podmínky o přechodu celé skupiny do amerického zajetí i s letouny.

30. 4. 1945 přišel rozkaz, aby se všechny tryskové jednotky přesunuly do prostoru Prahy. Zatímco JV 44 tento rozkaz ignoroval, I./KG 51 se do Prahy konečně přesunula.[19]

Toho dne oddíly 7. americké armády dorazily k Mnichovu.


Zprava do leva: Walther Krupinski, Heinz Bär (druhý velitel JV44) a Erich Hohagen.
From right to left: Walther Krupinsky, Heinz Bär (second commander of JV44) and Erich Hohagen.

Při průniku do města narazili na silný odpor německých jednotek a rozhořely se urputné boje o každou ulici a dům. I přesto, že velitelství angloamerických vojsk vyhlásilo, že Mnichov padl toho samého dne, podařilo se americkým vojákům projít městem až 1.5. 1945.

Tyto obranné boje umožnily Bärovi mezi 30. 4. až 2. 5. 1945 provést po skupinách přesun letounů do Innsbrucku a Salzburku.[20] Sám Bär odlétal z Riemu 2.5. 1945 mezi posledními. Odstartoval se svým Me 262 v.č. 111 857, krátce předtím, než se na letišti objevily první spojenecké jednotky. Ty zajaly pouze pozemní personál JV 44 a nalezly množství vraků německých letounů.[21]

Adolf Galland zůstal ve vojenské nemocnici u Tegernského jezera a je zde zajat příslušníky vítězné 7. americké armády.

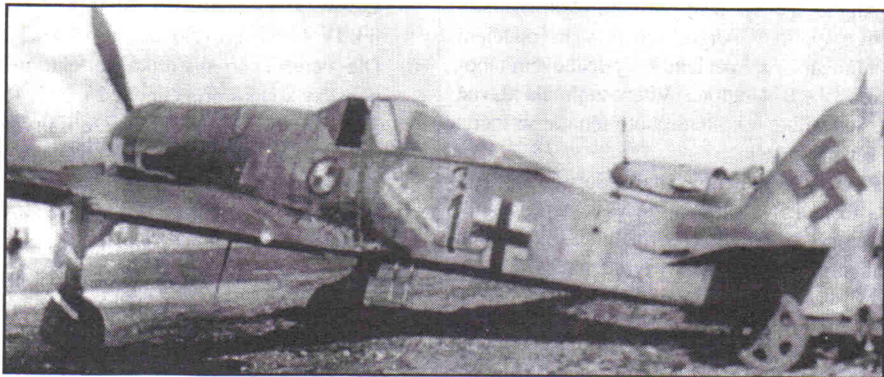
2. 5. 1945 špatné počasí neumožňuje provést přechod na americkou stranu. Major Herget po poradě s vyššími důstojníky JV 44 vzlétl s Fi-156, pravděpodobně, aby uvědomil americkou stranu, že nelze provést přesun, a dojednal bližší podrobnosti přeletu. Při svém letu byl však sestřelen protiletadlovou obranou americké tankové kolony. Musel nouzově přistát a byl zajat. Při výslechu u amerického důstojníka znovu přednesl žádost, aby celé JV 44 bylo umožněno přejít na americkou stranu a dál bojovat proti Rusům. Dle Hergetova vyprávění měl onen vyslýchající důstojník informovat samotného Eisenhowera, který prý řekl: „Ne!"

Mezitím velení vypátralo zbytky JV 44 na jejich nových letištích a vyslalo tento rozkaz: „JV 44 okamžitě změněna na IV./JG 7. Ihned proveďte přesun do prostoru Prahy a zapojte se zde do probíhajících obranných bojů." Tento rozkaz však Heinz Bär splnit nemohl, ani kdyby chtěl - neměli již palivo na přelet do Čech.

Major Herget se nevrátil, k realizování dohody s Američany nedošlo. 3. 5. 1945 padl Salzburk, k letištní ploše se blížily americké tanky. Nad letištěm krouží americké stíhačky. Už pouze krouží, neútočí, chtějí dostat nejlepší stroje Luftwaffe neporušené. Ale to jim nakonec není dopřáno.

Bär vydává svůj poslední rozkaz v této válce: „Otevřít palivové kohouty stíhaček a vypustit zbylé palivo na zem!" V okamžiku, kdy na letiště vjel první americký tank, jsou Me 262 zapáleny. V Salzburku nepadla žádná „Schwalbe" JV 44 do rukou nepřítele.[22] Piloti a pozemní personál letiště se vzdali jednotkám 7. americké armády. Byl konec.

A jaký byl další osud pilotů JV 44? Američané moc dobře věděli, koho se jim podařilo zajmout. Stíhači, kteří létali s Me 262, byli pro ně cenní, zvláště taková esa, jako byli muži Jagdverbandu. Po prvních předběžných výsleších byli důstojníci odděleni od mužstva, které Američané odvedli do zajateckých táborů. Všichni důstojníci byli naloženi do transportního letounu a převezeni do



Fw 190 D-9, v.č. 600424 od Papagei-Staffel JV44. Letiště Mnichov-Riem. Trupové číslo má odlišný odstín oproti trupovému kříži. Buď je modré, nebo černé s vyšším stupněm lesku.
„Black 1" Fw 190D-9, W.Nr. 600424 of the Papagei-Staffel of JV44 at München-Reim.

JV 44 Organizační schéma

velitel jednotky
Gen.Lt. Adolf Galland

Oberst Steinhoff
výkonný důstojník

Oberst Lützow
operační důstojník (Ia)

Maj. Hohagen
technický důstojník (T.O.)

Hptm. Montanus
zpravodajský důstojník (N.O.)

Lt. Blomert
navigační důstojník

Zpravodajský důstojník
(Ic)

Maj. Schnell
údržba letiště

Hptm. Vollner
zpracování boj. hlášení

pilot

Iw

Hptm. Kessler
pobočník (Adjutant)

Hptm. Sprotte
? (F.w.k. - chef)

Maj. Barkhorn
výzbrojní důstojník (K.f.z.-offz.)

člen štábu

administrativní důstojník
(IVa)

Anglie. To byl také poslední okamžik, kdy byli spolu. V Anglii byli od sebe odděleni a umístěni ve speciálním výslechovém táboře č. 7 v Bovingtonu. Vítěze zajímala hlavně „Schwalbe" - kolem tohoto tématu se točila většina otázek.

Zpět na kontinent zasílali piloty jednotlivě, a to lodí. Na svobodu je však nepropustili, nejprve je zaslali do normálních zajateckých táborů. Zde byly někdy tvrdé poměry a muži JV 44, nositelé vysokých vyznamenání, si vytrpěli mnohé ústrky ze strany svých „hostitelů". Všichni je ale vydrželi a ze zajetí byli propuštěni postupně v polovině roku 1947. Ovšem jejich boj neskončil - začal jiný, civilní boj o to, jak najít v poválečném Německu obživu a novou práci. Ale to je již jiný příběh.

Bojový význam JV 44 byl ve své podstatě nepatrný. Těch několik pilotů s reaktivními stíhačkami nemohlo přes sebevětší hrdinství v žádném případě ovlivnit bojové operace Spojenců. Bylo to, jak se později vyjádřil jeden z německých historiků, „pouhé bodání špendlíkem" do kolosu armád Spojenců. Mnohem větší je profesní význam Gallandova svazu. Jeho piloti dokázali i přes neustálé porážky, hanobení od svých nadřízených a bez naděje na vítězství neúnavně letat proti nepříteli, kterého nemohli porazit. Bojovali do posledního dne. Proto jim patří místo v leteckých dějinách 2. světové války.

Závěrem bychom rádi poděkovali těm, kteří nám při přípravě tohoto článku pomáhali. Jsou to pánové: Vladimír Vuško, Ing. Petr Stachura, Ing. Karel Samek, Ing. Tomáš Poruba, Petr Zatřepálek, Miloš Antfeist, Petr Červenka a Pavel Šindelář.

Poznámky:

1) Název „Revolta Kommodorů" je všeobecně používaný výraz pro označení popsaného pokusu důstojníků na změnu ve vedení letecké války. Ve skutečnosti žádný z uvedených letců již v popisované době funkci Geschwaderkommodora nezastával.
2) Galland nebyl iniciátorem ani vůdcem této akce. Jednání 19. 1. 1945 se nezúčastnil. Byl ovšem o počínání uvedených důstojníků předem informován.
3) Galland nemohl dlouho Steinhoffa nalézt, jelikož ho při jízdě do Itálie k Lützowovi zadržela vojenská policie a pod jejím dohledem byl eskortován zpět do Berlína.
4) Iniciátorem tohoto rozkazu byl patrně sám Göring.
5) Galland chtěl původně do své jednotky zařadit pouze špičková stíhací esa. Velení letectva se mu v tomto jeho záměru snažilo zabránit, a tak se na začátku budování JV 44 musel spokojit z nezkušenými nováčky. Až později se mu podařilo získat zkušené letce, ovšem zejména proto, že na konci války již organizace Luftwaffe nefungovala a piloti přicházeli k JV 44 bez převelovacích rozkazů.
6) Dle německého historika Jurleita měl popsaný souboj proběhnout 23. 3. 1945. Autoři článku se domnívají, že k prvnímu sestřelu mělo dojít už na začátku tohoto měsíce.
7) Steinhoff i Galland ve svých pamětech uvádějí, že přelet do Mnichova-Riemu měl proběhnout již 30. 3., a to s 12 Me 262 najednou. V německých archívech je však zaznamenáno, že tento přelet proběhl ve skupinách, a to až v prvních dubnových dnech. Galland měl z Brandenburg-Briestu letět na své osobní Me 262. Tento stroj údajně nesl trupové označení: - + - a emblém Mickey Mouse pod kabinou (kamufláž tohoto stroje byla zrekonstruována v polovině sedmdesátých let na základě rozhovoru s Gallandem, ovšem tato rekonstrukce rozhodně nepatří do odborné literatury, a proto zde není uvedena).
8) Eduard Schallmoster byla rozhodně zajímavá postava u JV 44. Pocházel z Allgäu, z rodiny zemědělce. Během války působil jako mechanik u neznámé letecké jednotky. V lednu 1945 byl převelen k 11.(III.)/EJG 2. Svůj prvý let na Me 262 absolvoval 22. 2. 1945. Mimo jiné zde létal i s Me 262 „červená 5" v. č.110 491. V polovině března byl převelen k JV 44 do Brandenburg-Briestu, kde létal s Me 262 „bílá 2" a „bílá 4". Patrně nevzbuzoval žádné podezření, protože si jej Adolf Galland vybral za své číslo. Ovšem během bojů získal Schallmoster přezdívku „turbínový taranista".
9) Doslovný překlad: „pásek" (ve smyslu pořez, chlapák.).
10) JV 44 používala neobvyklého systému letů, namísto obvyklých skupin čtyř stro-

Seznam zjištěných příslušníků JV 44

Nejvyšší dosažená hodnost jméno a vyznamenání	Celkový počet sestřelů	Počet sestřelů na Me 262 u JV 44 .	Poznámka
Maj.Gerhard Barkhorn RK-S	301	0	zraněn 21. 4. 45
Obstlt.Heinrich Bär RK-S	221	4	16 v. na Me 262
Lt.Blomert	?	?	
Maj.Hans Ekkerhard Bob RK	60	0	přišel 1. 4. 45
Maj.D.von Eichel Streiber RK	96	0	přišel 25. 4. 45
Hptm.Klaus Faber	2	0 (Fw)	
Lt.Gottfried Fährmann	3	2	
Gen.Lt.Adolf Galland RK-Br	104	7	zraněn 26. 4. 45
Oblt.Hans Grünberg RK	82	0	5 v. na Me 262
Oblt.Alfred Heckmann RK	71	0 (Fw)	přišel 17. 4. 45
? ? Heinz	?	?	
Maj.Wilhel Herget RK-El	73	1	
Lt. Karl H. Hoffmann	?	? (Fw)	
Oblt.Erich Hondt	14+	?	přišel 27. 4. 45
Lt.Herbert Kaiser RK	68	0	přišel 15. 2. 45
Hptm.Kessler	0	0	N.
Lt.Georg Kiefner	11	0 (Fw)	
Hptm.Rudiger von Kirchmayr RK	29+	?	přišel 27. 4. 45
Uffz.Peter Köster	?	4	9 v. na Me 2
Hptm.Walter Krupinski RK-El	197	2	
Oberst Günther Lützow RK-S	105	2	nezvěstný 24. 4. 45
Hptm.Montanus	0	0	N.
Lt.Klaus Neumann	37	5	
Lt.Heinz Sachsenberg RK	104	0 (Fw)	
? ? Seguell	?	?	
Ofw.Eduard Schallmoser	4+	4+	tři taranem
Maj.Karl-Heinz Schnell RK	72	2	
Oblt.Karl-Hermann Schrader	2	0 (Fw)	
Lt.Leo Schuhmacher RK	23	1	přišel 23. 4. 45
Hptm.Sprotte	0	0	N
Oberst Johannes Steinhoff RK-S	176	6	zraněn 18. 4. 45
Ofw. Franz Steiner	12+	?	
Maj.Wilhelm Steimann RK	44	0	
Oblt. Franz Stieger	28	0	
Hptm.Vollner	0	0	N.
Hptm.Waldemar Wübke DK	15	0 (Fw)	

Stav leteckého personálu JV 44 k 20.4. 1945 byl okolo 44 mužů.

Vysvětlivky:
DK - Německý kříž ve zlatě
RK - Rytířský kříž
RK-El - Rytířský kříž s dubovými ratolestmi
Rk-S - Rytířský kříž s dubovými ratolestmi a meči
RK-Br - Rytířský kříž s dubovými ratolestmi, meči a brilianty
(Fw) - příslušník „Papagei-Staffel"
N. - nelétající člen štábu JV 44

jů (dva a dva letouny), létala ve skupinách po trojicích. Tři Me 262 totiž mohly naráz vystartovat z dráhy v Riemu vedle sebe, čímž odpadl čas nutný k zformování útočné čtyřčlenné skupiny a navíc se kritický okamžik startu zkrátil na minimum.

11) Steinhoff musel prodělat několik plastických operací, tato nehoda ho až do jeho smrti (20. 2. 1994) navždy poznamenala. Letoun s kterým havaroval, byl jeho osobní stroj, na kterém přiletěl z Brandenburg-Briestu. Podoba či označení této Me 262 není známo.

12) V odborné literatuře bývá často publikována kamufláž Wübkeho Fw-190D „bílá 1“ s nápisem „Im auftrage der Reichsbahn“. Autoři se domnívají že letoun v této podobě vůbec neexistoval, a k této otázce se vrátí v připravovaném článku o „Papagei-Staffel“.

13) Některé přilétlé „Schwalbe“ byly prototypy. Bär nechal do Riemu přelétnout jediné exempláře Me 262A-1/U1, Me 262A-l/U5 a Me 262A-l/4.

14) Domněnku, že ve zříceném Me 262 seděl Günther Lützow, potvrzuje i svědectví samotného Steinhoffa, kterému se Lützow několikrát svěřil, že má s pilotáží Me 262 potíže. Navíc spojení s Lützowovým letounem bylo náhle přerušeno.

15) Byly to stroje těchto výrobních čísel: 110626, 170106, 500070, 110414, 110836, 110766, 110790, 170003, 111989.

16) Gallanda se před nepřátelskými stroji pokoušeli varovat rádiem. Jeho radiostanice však byla zničená.

17) Autoři knihy „Me 262 Combat Diary“ se domnívají, že toho dne se piloti JV 44 utkali s Il-2 a zaměnili si je za P-47 (Foreman str. 177). Toto je ale značně nepravděpodobné.

18) Sestřely z dnů 27. a 28.4. 1945 měl Bär dosáhnout nad Bad Ailbingem, a to s kanónovým prototypem Me 262A-1/U1, jednalo se o letoun s výzbrojí dvou kanónů MG 151, dvou Mk 103 a dvou Mk 108 (Jurleit str. 114).

19) I./KG 51 se z Mnichova do Prahy přesunula s osmi stroji. Jednalo se o všechny Me 262 s kterými přilétla k JV 44, mimo letounu, který zůstal poškozený v Riemu.

20) Někdy se uvádí, že počet evakuovaných strojů do Rakouska byl okolo 60. Tento údaj je silně nadnesený, tolika Me 262 najednou nikdy JV 44 nedisponovala, nehledě, že již neměla pro tolik strojů pohonné hmoty. Počet přelétnutých „Schwalbe“ byl okolo 25, z nichž větší část přistála v Salzburgu a menší v Innsbrucku.

21) Setrvat na riemském letišti by znamenalo riskovat poškození letounů během hájení letiště. Nebylo vyloučeno, že by byl personál JV 44 zapojen do pozemních bojů.

22) Stroje v Innsbrucku nebyly vyhozeny do vzduchu a padly americkým vojskům do rukou. Právě odsud pravděpodobně pochází „žlutá 5“, v.č. 501 232, kterou Američané nějaký čas zkoušeli.

Seznam známých Me 262 létajících u JV 44

Výr. číslo	Výrobní závod	Původní vlastník	Trupové označení	Poznámka
170 061	Leipheim	III./EJG 2	?	původní stroj Kdo.Nowotny
111 074	Brandenburg-B.	JV 44	?	v dubnu v Mnichově-Riemu
111 361	Neuburg-Donau	JV 44	?	v dubnu v Mnichově-Riemu
111 726	Schwäbish Hall	JV 44	?	v dubnu v Mnichově-Riemu
111 730	Schwäbish Hall	JV 44	?	v dubnu v Mnichově-Riemu
111 745	Kuno II	JV 44	bílá 5	zničen 3.4.- srážka z P-38
111 746	Kuno II	JV 44	?	v dubnu v Mnichově-Riemu
111 755	Kuno II	JV 44	?	ukořistěn Američany-zničen
111 774	Kuno II	JV 44	bílá 7(?)	m. j.létán Heinzem Bärem
111 792	Kuno II	JV 44	?	ukořistěn Američany
111 857	Schwäbisch Hall	JV 44	bez	původní „bílá 5“
111 899	Leipheim	Messerschmitt	bez	Me 262A-1/U4 - prototyp
112 349	Leipheim	JV 44	?	zničen v Schwäbish Hall
112 355	Leipheim	Messerschmitt	V 355(?)	Me 262A-l/U5 - prototyp
112 402	Leipheim	JV 44	?	26. 4. u JV 44
113 056	Leipheim	JV 44	?	26. 4. u JV 44
113 331	Leipheim	JV 44	?	26. 4. u JV 44
113 343	Leipheim	JV 44	?	
113 344	Leipheim	JV 44	?	26. 4. u JV 44
113 357	Leipheim	JV 44	?	
113 365	Leipheim	JV 44	?	
113 704	Leipheim	JV 44	?	
113 722	Leipheim	JV 44	?	
113 723	Leipheim	JV 44	?	
500 512	Regensburg-O.	JV 44	?	na konci dubna u JV 44
500 514	Regensburg-O.	JV 44	?	na konci dubna u JV 44
500 531	Regensburg-O.	JV 44	bez	26. 4. u JV 44
501 225	Regensburg-O.	JV 44	?	26. 4. u JV 44
501 232	Regensburg-O.	ISS 3	žlutá 5	ukořistěn Američany
501 513	Regensburg-O.	JV 44	?	26. 4. u JV 44
501 707	Regensburg-O.	JV 44	?	26. 4. u JV 44
502 222	Erding	JV 44	?	26. 4. u JV 44

Vysvětlivky:
Regensburg-O. značí Regensburg-Obertraubling
Brandenburg-B. značí Brandenburg-Briest
„bez“ značí, že letoun nenesl trupové označení

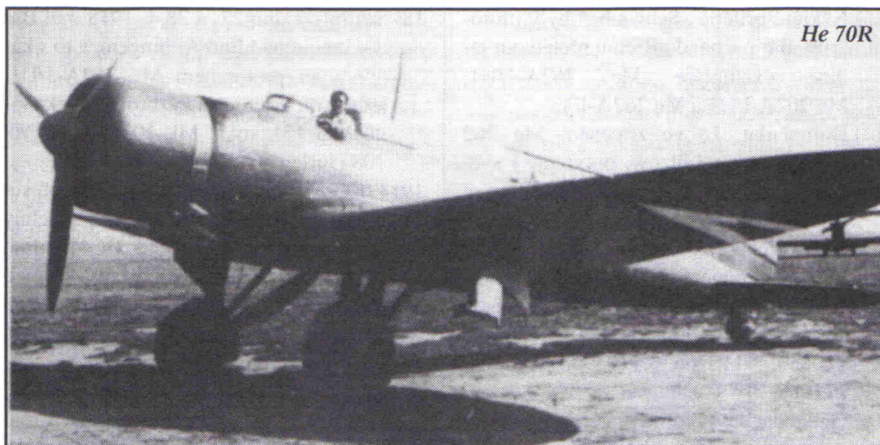
Poznámky:
Pokud není znám původní majitel stroje, je uvedena JV 44
stroj v.č.111 755 byl ukořistěn na dálnici Holzkirchen u Mnichova
stroj v.č.111 792 byl ukořistěn na dálnici u Ulmu
stroj v.č.111 857 byl ukořistěn v Innsbrucku
stroj v.č.501 232 byl ukořistěn pravděpodobně v Innsbrucku

Tab.1 - Početní stavy strojů JV 44

10.2.1945	-	10 Me 262
26.2.1945	-	16 Me 262
31.3.1945	-	12 Me 262
26.4.1945	-	31 Me 262 (9 letuschopných)
28.4.1945	-	45 Me 262

Seznam použité literatury:

Galland A.: Die Ersten und die Lezten
Steinhoff J.: In Lezter Stunde
Boehme M.: Jagdgeschwader 7
Held W.: A Pilots Life in War and Peace
Tolivier R.F./Constable T.J.: Das waren die deutsche Jagdfieger-Asse
Obermaier E.: Die Ritterkreuztrager der Luftwaffe, Band I.
Foreman J./Harvey S.E.: Me 262 Combat Diary
Barbas B.: Planes of the Luftwaffe fighter aces
Meyer M./Stipdonk P.: Von der Fliegerschule zum Einzatzverband
Jurleit M.:Me 262, Pod 2: Einsatzgeschichte
Prien J./Rodeike P.:Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 3,
Nohara S.: Luftwaffe warbirds photoalbum
Poruba T./Janda A.:Focke-Wulf Fw-190D a Ta-152
Smith R./Creek E.J.: Close-Up Me 262A
Smith R./Creek E.J.: Close-Up Fw-190D
C.Hildebrant: Broken Eagles No.1
Griehl M.: Waffen-Arsenal Me 262, Band 2
a další materiály z osobních archívů autorů.


He 70R

HAJRÁ!

Maďarské letectvo v období 2. svetovej vojny[1)]

Mgr. Ondrej Repka (IPMS - Slovensko)

Prvú svetovú vojnu ukončili bojujúce strany podpisom trianonskej mierovej zmluvy, ktorá Maďarsku ako nástupníckému štátu Uhorska, podobne ako ostatným porazeným mocnostiam, zakazovala vyrábať a vlastniť vojenskú techniku, medziiným aj lietadlá. Pozemné vojsko bolo limitované hranicou 36 000 mužov.

Ako väčšina jeho bývalých spojencov, aj Maďarsko sa dostalo do nezávideniahodnej ekonomicko-politickej situácie, čo sa odrazilo na búrlivom politickom dianí a s tým súvisiacim radikalizovaním politických názorov. Po krachu Maďarskej republiky rád (ktorej letectvo používalo pestrú zmes lietajúcich aparátov oboch vojnových uskupení skončeného svetového konfliktu) sa dostala ku kormidlu nacionálne naladená Konzervatívna strana na čele s C&K admirálom Horthym Miklósom[2)]. V úplnej zhode s ostatnými štátmi so zákazom vyzbrojenia (napr. Nemecko, Bulharsko) aj v Maďarsku sa pod rúškom civilného letectva budovali základy letectva vojenského. Umožnil to aj benevolentný prístup víťazných mocností a ich dozorného orgánu Antantovej komisie. V roku 1921 vzniklo v rámci Ministerstva dopravy Letecké oddelenie (Légyügyi Hivatal), ktoré v roku 1929 evidovalo sedem leteckých skupín a 1174 členov personálu, pričom napríklad stíhacia jednotka sa skrývala pod názvom meteorologická skupina (Idöjelzö osztály) a bombardovacia skupina s dvadsiatimi Caproni Ca 101 bola oficiálne skupinou leteckej pošty (Légiposta osztály). V roku 1935 bol podpísaný zástupcami Talianska, Rakúska a Maďarska tzv. Rímsky protokol, ktorý priznával Maďarsku právo budovať ozbrojené sily a na jeho základe poskytla talianská vláda Maďarsku úver na nákup zbraní vo výške 18,5 milióna lír, pričom líra bola v tom čase silnou menou. Následoval podpis kontraktu na dodávku 52 kusov stíhačiek Fiat CR-32. Dňa 22. 8. 1938 v Blede delegácie štátov Malej dohody neodolali politickému tlaku a priznali Maďarsku práva podľa Rímskeho protokolu. Vojenské lietadlá mohli oficiálne dostať miesto civilnej imatrikulácie vojenské výsostné označenie, kliny v národných farbách červenej, bielej a zelenej na krídla a SOP. Na trupe sa objavilo evidenčné označenie tvorené písmenom a číslicami. Písmeno zároveň označovalo kategóriu, do ktorej stroj patril: V-stíhacie (vadász), B-bombardovacie (bombázó), F-prieskumné (felderítö), G-cvičné (gyakorló) a I-školné (iskola).

K výraznému rozvoju Maďarského kráľovského vojenského letectva (Magyar Király Honvéd Légierö, ďalej MKHL) došlo hlavne prostredníctvom Talianska a Nemecka, ktorých vplyv na Maďarsko po vzniku Osi Berlín-Rím-Tokio stále rástol. Okrem už spomínaných CR-32 a Ca-101 dodalo Taliansko ešte začiatkom tridsiatych rokov 12 kusov neozbrojených Fiat CR-20 a dva dvojmiestne CR-20bis, v roku 1938 9 kusov cvičných Romeo Ro-41, od leta 1939 do konca roku 1940 50 kusov stíhacích CR-42. Dňa 27. 12. 1939 bola podpísaná dohoda, na základe ktorej bolo postupne do februára 1941 do Maďarska dodaných 70 kusov moderných stíhačiek Reggiane Re 2000 a zároveň bola zahájená licenčná výroba. Bombardovacie jednotky dostali z Talianska 36 kusov Caproni Ca 310 a 36 kusov Ca 135. Neskôr aj päť dopravných Fiat G 12. Súčasťou dodávky bolo vo väčšine prípadov aj zašlokenie pilotov. Okrem toho v roku 1938 absolvovalo asi 200 maďarských letcov výcvik v juhotalianskom Tarante pod vedením veteránov zo Španielskej občianskej vojny. V septembri 1937 dodalo Nemecko MKHL 18 kusov diaľkových prieskumných Heinelov He 70K/170, 24 bombardovacích Ju 86K, neskôr niekoľko kusov Ju 87A, Bf 109D, 4 kusy He 112, desať Ju 87B a osemnásť cvičných stíhacích Fw 56 „Stösser". V marci 1938, po anšluse Rakúska získalo MKHL časť výzbroje rakúskeho letectva, medziiným ďalších 38 CR 32 a niekoľko He 46, Ju 86, Ju 52 a iné.

V tom čase už bolo maďarským susedom jasné, že jedným z dôvodov tohto zbrojenia sú snahy o revíziu trianonskej dohody, s cieľom získať späť uhorské územia. Ako prví sa so silou letectva rozpínavého suseda (koncom roka 1938 malo MKHL v stave 230 lietadiel a 3300 mužov, koncom roku 1939 to bolo 255 strojov) zoznámili Slováci. Po viacerých provokáciách (pri jednej z nich pilot npor. Pongrácz István s Fiatom CR 32 zostrelil československý Š 328 nad územím vtedy ešte ČSR), využilo Maďarsko chaotickú situáciu pri rozpade ČSR v marci 1939 a po okupácií Podkarpatskej Rusi prekročili jeho vojská aj slovenské hranice. Situáciu a priebeh leteckých bojov podrobne popisujú vo svojich článkoch autori Androvič (Pred búrkou, PKR 92) a Rajninec (Krst ohňom, PKR 92), a preto len jeden pohľad z maďarskej strany, ktorá konflikt hodnotila ako úspešnú skúšku svojich ozbrojených zložiek, pri ktorej maďarskí piloti zostrelili: Npor. Negró Aladár a čat. Szojak Sándor po dve B 534, npor. Palkó László jeden Š 328 a po jednej B 534 zostrelili údajne kpt. Békassy Antal, por. Pirithy Mátyás a čat. Kerkész Arpád, ktorý si pripísal aj poškodenie ďalšej Avie (Osudy posledne menovaných pilotov sú iste zaujímavé: Pirithy sa ako dobrovoľník zúčastnil fínsko-sovietskej tzv. „Zimnej vojny", bojoval na Fiatoch G 50 a bol za zásluhy Fínmi vyznamenaný, Kerkész sa zúčastnil ťaženia na výchonom fronte, kde údajne získal niekoľko víťazstiev.).

Obsadenie časti Slovenska malo zvlaštny význam aj z hľadiska činnosti MKHL. Ešte v roku 1939 bola v meste Kassa (čo sú slovenské Košice) založená letecká akadémia Horthyho Miklósa, ktorá odvtedy zabezpečovala výcvik leteckých dôstojníkov.

Po uvoľnení zbrojných obmedzení sa obnovili snahy o výrobu vlastných lietadiel, jednak formou licencií, jednak vývojom vlastných typov. Továrne MAVAG (známa už z obdobia C&K monarchie), Weiss Manfred a MWG - Györ zahájili licenčnú výrobu cvičných a školských strojov. Koncom roku 1939 vzlietol prvý prototyp frontového prieskumného stroja WM 21 Sólyom, ktorý vznikol podstatným zdokonalením licenčne vyrábaného Fokkera C.V, postaveného v 50kusovej sérii. Produkcia WM 21 sa skončila po dohotovení 85 kusov. Stroje maďarských konštruktérov sa však nikdy nedostali do výzbroje MKHL (s vynimkou WM 21), a tak továrne produkovali hlavne

licenčné stroje talianskej a nemeckej proveniencie. Talianske Re 2000 boli v roku 1942 upravené montážou maďarského hviezdicového 14válcového motora WM.14B, čo bola kópia Gnome-Rhône. Prvý takto upravený stroj vzlietol 20. 4. 1942 a ostal v tom roku aj posledným. V rokoch 1943 a 1944 bolo vyprodukovaných ďalších 190 kusov. Pôvodné stroje sa teraz označovali Héja I, upravené Héja II.

Po zdĺhavých jednaniach a prípravách bola v roku 1943 zahájená licenčná výroba Bf 109G a Me 210Ca-1 (de facto Me 410, t.j. boli uplatnené všetky úpravy, ako predĺženie trupu o 1 m, zväčšenie SOP a VOP, automatické sloty a pod. smerujúce k zlepšeniu letových vlastností, ale s motormi DB 605). Do júla 1944, kedy bola Dunajská letecká továreň zničená americkým náletom, vyprodukovala 108 Me 210.

Vráťme sa ale do obdobia po „jednodňovej vojne so Slovenskom". Maďarsko totiž aj potom úspešne pokračovalo v negovaní výsledkov Trianonu, využívajúc šikovne napätú situáciu v Európe. V lete 1940 sa totiž ZSSR neskrývane dožadoval navrátenia dovtedy rumunskej Besarábie a severskej Bukoviny. Keď sa s územnými požiadavkami ozvali aj Bulhari, bolo jasné, že Maďari neostanú mimo. V tom čase ešte neutrálne Maďarsko zrejme usúdilo, že by mohlo uspieť vojensky a 2. 7. 1940 bola vyhlásená pohotovosť 1. leteckej brigáde a nasledoval prelet pilotov a strojov na poľné letiská. V napätej situácii dochádzalo k provokáciám a konflikt visel na vlásku, ale nakoniec rumunská strana 30. 8. 1940 odstúpila Maďarsku územia Bécsi Döntés, severné Sedmohradsko a Székelyföld. Na úkor ZSSR, Bulharska a Maďarska prišlo Rumunsko a tretinu svojho územia.

Keleti fronton![3] V roku 1941 sa Hitler prekvapivo rozhodol ešte pred napadnutím ZSSR pre útok na Juhosláviu a Grécko. Nebol by to Horthy, keby situáciu opäť nevyužil. Dňa 11. 4. 1941 kvôli údajným útokom juhoslovanského letectva (!) obsadili maďarské vojská oblasť Bačky, obývanú prevážne maďarsky hovoriacim obyvateľstvom. V tejto akcii boli dokonca nasadení aj príslušníci paradesantnej jednotky.

V lete 1941 bolo MKHL tvorené dvoma stíhacími, dvoma bombardovacími a jedným frontovým prieskumným plukom (ezred), jednou diaľkovo-prieskumnou skupinou (osztály) a jedným paradesantným bataliónom. Pluky pozostávali z perutí (század=stotína), ktoré mali u stíhacích, bombardovacích a diaľkových prieskumných jednotiek po 12 lietadiel, frontové prieskumné perute mali po 8 strojov. Tabuľkovo spolu 326 strojov. Po porážke Juhoslávie bol skutočný stav: 96 stíhačiek, 70 bombardérov, 78 frontových prieskumných a 13 diaľkových prieskumných strojov a 4 dopravné lietadlá, suma sumárum 261. Jednalo sa väčšinou o stroje nezodpovedajúce štandardu výzbroje mocností bojujúcich v 2. svetovej vojne. Napríklad dvojplošné CR 32 a 42 s otvorenou kabínou, Ju 86K a Ca 135bis so slabou obrannou výzbrojou a bez pacierovania priestorov posádky a nádrží atď. Tieto stroje dostali už v čase prepadu Juhoslávie žlté identifikačné označenie ako lietadlá armád Osi (Maďarsko však bolo ešte stále neutrálne!), ktoré sa uplatnili aj v júni 1941, keď Hitler napadol ZSSR.

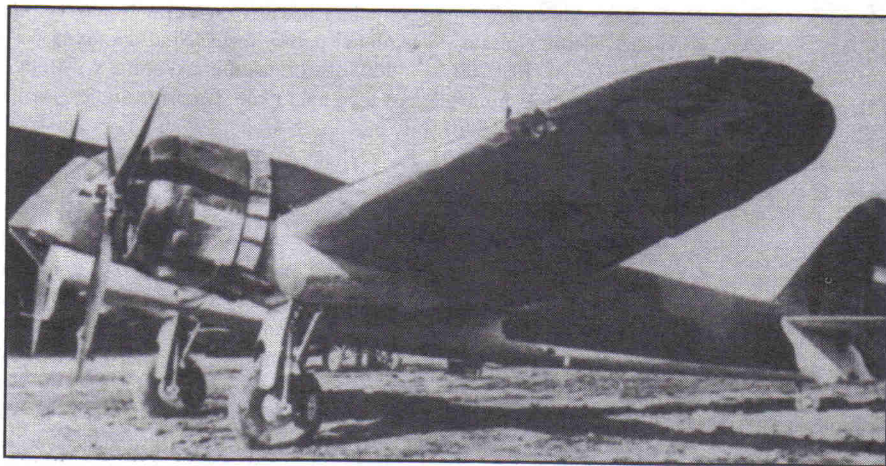
Dňa 26. 6. 1941 vraj neznáme lietadlá (sovietske?) bombardovali Košice, čo primälo Horthyho porušiť neutralitu a pripojiť sa k Hitlerovi. Hneď na druhý deň bombardovacia skupina 4/II a bombardovacia peruť 3/5. v sprievode Cr 42 od stíhacej perute 2/3. napadli západoukrajinské mesto Stanislav. Piloti VII. a X. frontovej prieskumnej perute napadli ciele v pohraničí. K prvému vzdušnému boju došlo 29. 6. 1941 nad mestom Čop a zo siedmich útočníkov maďarskí stíhači troch zostrelili.

V prvej fáze bojov maďarské bombardéry ochraňované stíhačkami od perute 2/3., útočili väčšinou na ustupujúce sovietske jednotky a na dopravné tepny. Prvú stratu utrpelo MKHL dňa 3. 7. 1941, keď prieskumný He 70K, evidenčné číslo F.401 s posádkou por. Fülöp (veliteľ, pozorovateľ), rtm. Várhalmi (pilot) a čat. Rusznyák (radista-strelec) napadli nad letiskom Kamenec-Podolsk tri sovietske stíhačky. Tu sa ukázali všetky nedostatky zastaranej konštrukcie Heinkela. Strelec vyzbrojený jediným guľometom zn. Gebauer puškového kalibru nemal proti trom protivníkom šancu a stroj zhotovený prevážne z horľavého magnézia sa po chvíľke zrútil v plameňoch, pochovajúc v troskách svoju posádku.

V júli opäť zasiahli do bojov maďarskí výsadkári. Maďarská 1. horská brigáda sa v priestore Kolomija dostala do nepríjemnej situácie a jej velenie požadovalo okamžitý prísun posíl, ktorých doprava bola uskutočniteľná iba letecky. Akcia bola zverená trom posádkam dopravnej perute. Ráno 6. júla 1941 tri trojmotorové Savoia-Marchetti SM 75 pod velením npor. Godóa vzlietli smerom k cieľu. Na palubách boli okrem výsadkárov aj špeciálne zasobovacie kontajnery. Pre zlé počasie sa však k cieľu, ktorý bol južne od Kolomije pri osade Mareinice, nedostali a akcia sa musela opakovať popoludní, keď sa mraky nad Karpatmi trochu roztrhali. Tentoraz cieľ našli a po zhodení kontajnerov začali vyskakovať aj výsadkári. Maďarskí vojaci na zemi však neboli včas o výsadku informovaní, a tak parašutistov privítala streľba, ktorá utíchla až po pristátí prvých mužov zo 60členného výsadku. Nakoniec sa posily i očakávané zásoby dostali na miesto určenia a Rýchly zbor sa dostal z obkľúčenia pri Dnestri, čím sa skončila prvá etapa jeho pôsobenia na Východnom fronte. Za ten čas uskutočnili maďarskí letci 145 bojových letov, pri ktorých zvrhli na nepriateľa 113 ton bômb.

Druhá fáza pobytu Rýchleho zboru v Rusku sa začala jeho začlenením pod priame nemecké velenie. Leteckú ochranu mu zabezpečovala skupina pod velením pplk. Orosza Bélu, tvorená VII. a X. frontovou prieskumnou peruťou a stíhaciou peruťou 2/3., ktoré operovali z letiska blízko Kolomije. Unavených pilotov začali striedať novými posádkami. Dňa 28. 7. 1941 pribudli na front 1/3. stíhacia, II. a III. frontová prieskumná peruť, 4/2. bombardovacia a 4. samostatná bombardovacia peruť so svojimi Ju 86 (4/2.) a Ca 135 (4. samostatná peruť). Dňa 7. 8. 1941 dorazilo na front prvých sedem Re 2000. Čerství piloti čoskoro prešli bojovým krstom.

Na západnom brehu rieky Bug obkľúčené sovietske vojská využívali na evakuáciu most, ktorý sa Luftwaffe už dlhšie snažila zničiť, ale bezvýsledne. Dňa 11. 8. 1941 dostala 4. samostatná bombardovacia peruť pod velením npor. Szakoniho rozkaz most



Nejde o omyl, aj tento stroj s juhoslovanskými znakmi patrí do histórie MKHL. S týmto strojom dezertoval v apríli pilot rtm. Molnár Laszló do Maďarska. Stroj bol prestavený na transportný a s označením J.104 slúžil až do apríla 1944, kedy bol zničený pri nálete.

Sgt. Molnár Laszló dezerted from Jugoslavia with this Blenheim Mk.I. The maschine received designification J.104 and was used by MKH in the transport role until april 1944.



Eso č. 1 MKHL Szentgyörgy Dezsö.

Ase No. 1 of MKHL Szentgyörgy Dezsö.



Por. Málnászy Ferenc (14 zostrelov), eso perute 101/8. „Ricsi".

Lt. Málnászy Ferenc (14 victories). Ase of 101/8. „Ricsi" Squadron.

napadnúť a pokúsiť sa ho zničiť. Za úsvitu sa na štart pripravovali posádky šiestich Caproni Ca 135 bis. Hneď pri štarte jeden zo strojov zapadol v rozbahnenom teréne, ďalší sa sa po štarte vrátil pre poruchu motora, takže k cieľu smerovali 4 bombardéry sprevádzané šiestimi Fiatmi Cr 42 a piatimi Re 2000. Nad cieľom ich privítala zúrivá obranná paľba. Nevšímajúc si hrozivé rozprasky na oblohe sa štyri Caproni vrhli z výšky 1800 metrov a 25 stupňovom uhle na cieľ. Ich bomby zasiahli most, železničnú stanicu, vojenský tábor a prístav. Mezditým sa zjavili sovietske stíhačky I 16 „Rata" a prinútili Fiaty k boju. Hneď na jeho začiatku sa čat. Göcseimu podarilo jedného z útočníkov zostreliť. Bombardéry a ich sprievod sa snažili ukryť v mrakoch. Keď sa kap. Tomor so svojim Fiatom vynoril z mrakov, zazrel sovietsku stíhačku, snažiacu sa napadnúť jeden z bombardérov. Veliteľ perute 1/3. nezaváhal a dotierajúcu „Ratu" zlikvidoval. Po návrate z akcie hlásili strelci bombardérov zničenie štyroch sovietskych stíhačiek, stíhači si nárokovali 5 zostrelov, pri strate npor. Lásztocsyho, ktorý zahynul vo svojej Re 200 Héja I. Aj napriek tejto strate bol útok mimoriadne úspešný. Na brehu rieky Bug ostalo uväznených okolo 60 tisíc sovietskych vojakov. Úspešným posádkám osobne blahoželal veliteľ Luftflotte 4 gen. plk. Lhör.

Dňom 31. 8. 1941 maďarský Rýchly zbor prevzal jeden úsek obrany pri Dnestri. Maďarskí letci ochraňovali a podporovali pri akciách I. pancierovú skupinu. Na jeseň roku 1941 aktivita vplyvom zlého počasia poklesla na minimum. Začalo striedanie posádok. Ako prvá odletela domov dňa 6. 10. 1941 I. frontová prieskumná peruť. Maďarskí piloti dosiahli nasledujúce výsledky: v 1454 bojových akciách zvrhli 217 ton bômb a zostrelili 30 nepriateľských lietadiel pri strate 32 mrtvych, 6 nezvestných a 28 zranených z radov lietajúceho a pozemného personálu. Bojmi a nehodami bolo zničených 21 strojov, 35 bolo poškodených. Po prvých ťažkých bojoch bolo jasné, že používané stroje nevyhovujú modernému spôsobu boja. Prechod na modernú leteckú techniku bol nevyhnutný.

1. letecká skupina v bojoch roku 1942.

Rok 1942 bol z organizačného hľadiska pre maďarské letectvo najkritickejší. Malo v stave 2. stíhacie perute, diaľkovú a frontovú prieskumnú peruť, ku ktorej prislúchala vyhodnocovacia skupinu, dopravnú, bombardovaciu peruť a paradesantnú skupinu.

Na rokovaniach s poľnym maršálom Keitlom požadovala nemecká strana poslať maďarských pilotov opäť na front, a to v rámci 2. maďarskej armády. Kritickú situáciu vo výzbroji diaľkovej prieskumnej perute Nemci riešili zapožičaním niekoľkých Heinkelov He 111P. Maďarskej 1. leteckej Skupine velil od apríla 1942 pplk. gšt. András Sándor, náčelníkom štábu bol pplk. gšt. Németh János. Skupinu tvorili dve stíhacie perute, po jednej bombardovacej a frontovej prieskumnej peruti, resp. jedna dopravná peruť a diaľková prieskumná skupina s vyhodnocovacou jednotkou. Na pripravenie 2. armády na front bolo použitých 6 dopravných Ju 52 civilnej leteckej spoločnosti Málért aj s posádkami.

Ako prvá zasiahla do bojov 1. samostatná frontová prieskumná skupina s He 46. Jednotka podliehala jednak veleniu 2. maďarskej armády, ako aj 8. leteckému zboru gen. plk. Richthofena. Prvé vzdušné víťazstvo získali prieskumníci. Posádka kpt. Hóllosa Jánosa v boji zostrelila 2 stíhačky a napriek rozstrieľanej SOP sa šťastne vrátila na základňu. Prieskumníci sa dostávali často do bojov so stíhačkami. Dňa 2. 6. 1942 He 111 označený F7+04 následkom útoku nepriateľského stíhača explodoval vo vzduchu a jednotke tak ostali iba 3 prieskumné He 111 P-6. Dňa 4. 8. 1942 stroj npor. Németha napadlo 8 stíhačiek. V 35 minutovom boji sa tri stíhačky zrútili k zemi a strelci Némethovej posádky čatári Hajdúfy a Kocska dosiahli piatym víťazstvom titul „eso".

Koncom júla 1942 skupina obdržala od Nemcov 3 Do 215B-4, ale s týmito nezasiahla do bojov. Začiatkom septembra 1942 uskutočnili jej piloti stú bojovú akciu. Do konca roku 1942 dosiahli 11 víťazstiev, pri strate 1 stroja.

Bombardovacia peruť absolvovala prvú akciu dňa 30. 6. 1942. Štyri Ca 135 bis podnikli útok na dobre bránený cieľ na západnom okraji dediny Kusinko. Letecké operácie sa odohrávali obvykle vo výške 2000 až 2500 m. Cieľmi boli hlavne mosty, opevnené body, komunikácie cez vodné toky. 28. 6. sa minuli zásoby bômb o hmotnosti 100 a 250 kg pre stroje Caproni. Namiesto nich Nemci dodali koristné sovietske 50 a 100 kg bomby.

2. 6. 1942 priletela 1. stíhacia peruť 1. stíhacej skupiny pod vedením veliteľa perute maj. Csukása Kalmána s 11 Hejami na front. V stave perute sa nachádzal aj npor. v zálohe Horthy István, syn admirála Horthyho. Prišli veľmi vhod, lebo oblasť Voroneže bránili dve sovietske protiletadlové batérie a 1 stíhacia skupina, cca. 300 diel a 50 stíhačiek.

Maďarskí letci podporovali vlastné pozené jednotky vo Voronežskej operácii. Tie k 10. 7. 1942 postúpili až k Donu, čím sa Maďarská armáda dostala do bojov o predmostia a ich obranu.

Nemecká pomoc sa však stále zmenšovala. VIII. Fliegerkorps sa orientoval prevážne na juhovýchodný smer. Pod vedením gen. Bormana bolo sústredených 9 bitevných, 3 stíhacie a 3 prieskumné perute. Koncom júla boli maďarské lietadlá sústredené na letiskách v Ilovskom (veliteľstvo, stíhači, prieskumníci) a v Starom Oskole (bombardéri). 30. 7. priletelo 12 Héj perute 2/1. pod vedením kpt. Keresztésa Bélu. Začiatkom augusta prieskumná skupina prešla na nový letový režim. Dva stroje vykonávali nepretržite prieskum nad Donom, ďalšie dve lietali samostatne v určených pásmach až do hĺbky 30 až 40 km v nepriateľskom území.

6. 8. 1942 konečne pretrhli smolu aj stíhači a dosiahli prvé víťazstvá. Npor. Horthy a rtm. Nemeslaki od perute 1/1. sa stretli so skupinou dvanástich bitevných Il-2 so sprievodom 24 LaGG 3. Horthy s prevahou výšky zaútočil na LaGG. Zaskočený stroj inkasoval zásahy, pilot bol zranený a náhle sa oddelil od zvätu. Sovietske stíhačky vtiahli Héje do boja. Po pristatí mal Horthyho stroj osem zásahov a Nemeslakiho zachránil iba pancier za chrbátom.

V ten deň mal šťastie aj zvk. Vajda Ferenc. V oblasti Uriv zostrelil LaGG 3. Neskôr narazil na bitevný Il-2 s tým istým výsledkom. Počas bojov o predmostia stále klesal počet bojeschopných strojov, napríklad k 13. 8. bolo letuschopných 7 frontových

prieskumných, 2 diaľkové prieskumné, 4 bombardovacie stroje a 12 stíhačiek.
14. 8. dva letuschopné Caproni sprevádzali štyri Héje nad Uriv. Bombardéry viedol veliteľ jednotky maj. Mocsáry a v jeho stroji bol aj pplk. Németh János, náčelník gen. štábu. O 14.00 hod. odhodili bomby. V tej chvíli vedúci stroj zasiahla protivzdušná obrana. Pravý motor, krídlo a bok okamžite vzbĺkli. Npor. Orbán z hrôzou pozoroval, ako sa s explóziou odtrhol predok stroja s guľometom a zameriavačom. Bolo to vo výške 2300 m. Keď sa obzrel vzad, videl ako pplk. Németh opúšťa stroj. Maj. Mocsáry pokojne sedel na mieste. V tejto chvíli pozorovateľ stroj opustil. Horiaci vrak sa rútil smerom na Uriv a v ňom veliteľ, radista a strelec - mechanik. Orbán a Németh pristali v zemi nikoho, odkiaľ ich zachránili pešiaci, náčelníka generálního štábu so zlomeným členkom.
20. 8. 1942 zahynul pri leteckej nehode npor. Horthy István. Nasledoval štátny pohreb a vyhlásenie smútku v celom Maďarsku. Od 4. 7. 1942 do svojej smrti absolvoval 24 bojových letov, pri ktorých zostrelil minimálne dvoch nepriateľov.[4)]
Boje o Korotojakské predmostie sa skončili úspešne. Sovieti svoje jednotky evakuovali. Tu získala kuriózne víťazstvo posádka prieskumného He 46, letci Török a Szoo. Dňa 12. 9. ich pri prieskume napadlo päť stíhačiek Jak 7. Pilot pomalého, no pohyblivého stroja stíhačov tak prekvapil, že sa mu nevedeli dostať za chrbát, hoci malo ísť o ľahkú korisť. Pozorovateľ tvrdo bránil stroj guľometom. Boj sa začal vo výške 600 m a stíhači sa tlačili až na 50 m k Heinkelu. Náhle sa jeden stroj ocitol v pilotovom zameriavači. Szoó Mátyás strieľal dovtedy, kým sa stíhačka s chvostom čierneho dymu nezrútila. Bolo to už druhé víťazstvo tejto dvojice.
V druhom polroku 1942 postupne klesala intenzita leteckej aktivity, začalo sa striedanie a preškolovanie posádok. Na front dorazila po ukončení výcviku stíhacia peruť 5/2., spolu s 1. letkou bombardovacej perute 4/1. preškolenej na He 111.
Časť perute 1/1. bola poslaná domov, zvyšných desať pilotov pod vedením npor. Bánlakyho Györgyho zahájilo výcvik na Bf 109F-4, po ktorom boli dočasne pridelení k nemeckej II/JG51. Peruť 2/1., majúca v tom čase 6 pilotov a velitel/a npor. Irányi Pála sídlila v Ilovskom, ale pre zlý technický stav svojich Héj prakticky nelietala. Bolo rozhodnuté maďarských pilotov prezbrojiť na nemecké Bf 109F a sústrediť ich u reorganizovanej skupiny 5/I. Jej veliteľom se stáva kpt. Heppes Aladár, jedna z najznámejších postáv maďarského letectva, prezývaný „Stará Puma". K tomu treba dodať, že úplné označenie skupiny znelo Vadászosztály 5/I. "Puma". Traduje sa, že autorom emblému skupiny (v tom čase ešte iba perute) bol v tridsiatych rokoch práve Heppes. Veliteľmi perutí sú menovaní kpt. Ujszaszy György (peruť 5/1.) a kpt. Horváth Gyula (5/2.).
Začala sa príprava na zimu. 25. 10. sa frontová prieskumná peruť 3/2. vrátila domov. Po 4 mesiacoch mala na konte 2 víťazstvá pri strate jedného stroja. Bombardéri podnikli poslednú akciu 31. 10. Pri nej bol jeden stroj zasiahnutý a explodoval. Celkové straty boli: 2 stroje zostrelené, 1 sa zrútil pre závadu, 11 mrtvých. Do polovice decembra dosiahli stíhači 19 istých a 1 pravdepodobné víťazstvo, 4 piloti zahynuli, 1 skončil v zajatí. Pilot por. Páncel Imre od perute 1/1. sa stal ako prvý maďarský stíhač esom, keď zostrelil 5 Il-2, tri na Héji, dve na Bf 109F.
15.10. sa zmenil názov skupiny na 2. leteckú brigádu. Novým veliteľom sa stal plk. Fráter Tibor. 10. 11. sa aj bombardéri vrátili domov, ale diaľková prieskumná skupina operovala naďalej s 4 Ju 88, ktoré dostala od Nemcov.

Rok 1943

Po vyhodnotení roka 1942 požadovalo velenie maďarských pozemných jednotiek leteckú podporu v sile štyroch stíhacích, štyroch bombardovacích, dvoch strmhlav bombardujúcich a dvoch dopravných perutí, resp. po jednej diaľkovej a frontovej prieskumnej peruti. Skutočný stav 2. leteckej brigády k 1. 1. 1943 bol však nasledovný: peruť 5/2. sedem strojov Héja, peruť 2/1. mala iba štyroch pilotov, peruť 1/1. šesť Bf 109F a prieskumníci šesť Ju 88D.
Po reorganizácii skupiny 5/I. sa po dohode s Luftwaffe začal 1. 1. 1943 výcvik pilotov na dvoch starých Bf 109F. Ten sa pre mizerné počasie skladal z dvoch vzletov, krátkeho letu a pristania!
Sovietska strana sa zjavne pripravovala na ofenzívu, čo sa prejavilo aj na zvýšenej aktivite leteckých akcií. Začiatkom januára 1943 prelomili sovietské vojská obranu na úseku 8. talianskej armády, a tak si maj. Johannes Wiese (eso so 133 zostrelmi, pozn.) od JG 52 opäť požičal peruť 1/1. npor. Bánlakyho. Neskôr, keď Sovieti prelomili aj maďarskú obranu, vracajú sa piloti Bánlaky, Lukács, Szabó, Kovács-Nagy, Szentgyörgy a Rapesa k svojim a zúčastňujú sa zimných bojov o Charkov. Dňa 11. 1. 1943 vzlietli zo zasneženého letiska k voľnému stíhaniu por. Pánczel Imre a zvk. Szabó István. Niekoľko krát preleteli Don, no na nepriateľa nenarazili. Po hodine letu zrazu Szabó začul v slúchátkách čudný zvuk. Obzrel sa a z hrôzou sledoval, ako sa Pánczelov stroj rúti k zemi. Prvé maďarské stíhacie eso zrejme padlo za obeť protivzdušnej obrane. V dňoch 12. až 13. 1. 1943 sovietská pechota podporovaná tankami a letectvom prerazila po prudkých bojoch obranu Maďarov. Vojská gen. maj. Smirnova podporovala 2. letecká armáda so 135 stíhačkami, 145 bitevními, 15 prieskumnými a 95 nočnými bombardovacími strojí. Proti nim vyslala 2. letecká brigáda v prvý deň ofenzívy letuschopné dve Héje a dva Bf 109F!
Letisko Ilovskoje sa však nepodarilo evakuovať a Sovieti ho obkľúčili. 18. januára sa Maďari pokúsili prebiť z obkľučenia, ale neúspešne. V ten deň padol veliteľ letiska maj. Csukás Kálmán a Heppes prevzal velenie. Lepšie na tom nebol ani kpt. Ujszaszy v Starom Oskole. Nemal správy o Heppesovi, ani spojenie s velením brigády. Preto 22. 1. 1943 vzlietol na prieskum, ale uvidel iba dlhé kolóny ustupujúcich Nemcov, hnaných sovietskými tankami. Na druhý deň zistil, že Nemci evakuujú letisko a budova maďarského velenia v meste je prázdna! Na letcov úplne zabudli! Ujszaszy naložil časť pilotov do jedného z posledních evakuačných vlakov a sám sa so štyrmi pilotmi a troma mechanikmi vrátil na letisko, kde por. Köhalmymu Jánosovi prikázal odletieť na



Maj. Heppes Aladár pri svojom Bf 109F V.O.+39, východný front, 30. mája 1943.
Maj. Heppes Aladár in front from of his Bf 109F, Eastern front, May 1943.



Trosky jedného B-17 pri Czepeli, leto 1944.
Wreck of B-17 near Czepel, Summer 1944.

poslednom letuschopnom Bf 109F do Kurska a vyžiadať tam u velenia transportné lietadlo. Zvyšný personál sa pustil do ničenia zariadenia letiska. Transportného lietadla stále nebolo, ale našťastie ich zazrel pilot 1. diaľkovej prieskumnej skupiny kpt. Jakab a so svojim He 111 ich evakuoval do Kurska, kde stretli aj Köhalmyho. Tomu velenie odmietlo dať k dispozícii transportný stroj, tvrdiac, že Starý Oskol je už v rukách nepriateľa. Bol tu aj Heppes, ktorému sa nakoniec podarilo prebiť sa so svojimi ľuďmi z Ostromského kotla.

Nebolo však ľahké skupinu znovu sformovať. Chýbali piloti, stroje a navyše nepriateľ stále postupoval a bolo treba ustúpiť do Umanu, kam vyrazili piloti v podstate každý na vlastnú päsť. V Umane sa obnovil výcvik pilotov a od polovice januára 1943 zahájili piloti perute 5/1. pod Bánlakyho vedením stíhacie-bombardovacie lety nad talianskym sektorom frontu. Tieto lety neboli bez rizika, o čom sa mohol presvedčiť napríklad por. Köhalmy, ktorý sa z jednej takejto akcie vrátil s prestreleným chladičom a s vypätím síl núdzovo pristál tesne za frontovou líniou. Stroj čat. Tarnaya bol 24. a 28. februára zasiahnutý paľbou zo zeme a v oboch prípadoch pri pristaní havaroval. To už stíhači operovali z letiska v Poltave. K 9. marcu 1943 stratili Maďari 36 padlých, 46 nezvestných a prišli o 36 lietadiel. Na fronte ostali iba stíhači a prieskumníci.

Ku dňu 21. 3. 1943 absolvovali prieskumníci 300 bojových letov a na letiskách nepriateľa zaregistrovali obrovské množstvá leteckej techniky, neklamný to príznak blížiacej sa ofenzívy. Úmerne vzrástla aj aktivita vo vzduchu. Dva vzlety za deň boli minimom.

Po prechodnom znovuobsadení Charkova sa vplyvom sovietskej ofenzívy front opäť pohol na západ a znova nastal zmätok. 25. marca pristáli Tarnay a jeho kolegovia na letisku v Charkove netušiac, že to bolo ustupujúcimi jednotkami zamínované! Našťastie sa nikomu nič nestalo. Jednotka sa urýchlene presunula južne od Charkova. V apríli sa Bánlaky vrátil do Maďarska a velenie po ňom prevzal Köhalmy.

29. apríla 1943 o 7.00 hod. ráno zahájil flak na letisku paľbu. K letisku sa blížili nepriateľské lietadlá. Pohotovostný roj v zložení npor. Bejczy a čatári Tarnay, Fabián a Kereki proti nim vzlietol, ale nepriateľ sa otočil a unikal. Bejczy a Fabián leteli na východ v snahe ich dostihnúť, ale nemali úspech. Pri návrate narazili na osamelý bombardér, ale v rozhodujúcom okamihu Bejczymu zlyhal kanón a streľba z guľometov stroj iba poškodila. Viac šťastia mali Tarnay s Kerekim, ktorí stretli bombardér v sprievode stíhačky. Tarnayovi sa podarilo bombardér zostreliť. Žiaľ, tento talentovaný pilot zahynul 9. 5. pri kolízii so zvk. Gyennesom.

K 1. 5. 1943 bol Heppes povýšený na majora. Aj naďalej sa však zúčastňoval bojových letov.

Dňa 8. 5. 1943 bol pri prieskume zostrelený maďarský Junkers Ju 88D, kódové označenie F9+10 sovietskym stíhačom. Aj stroj označený F9+11 napadla dvojica stíhačiek, ale radistovi-strelcovi sa podarilo aj napriek zraneniu jedného útočníka zostreliť a doráňaný stroj sa nakoniec šťastne vrátil na základňu.

30. mája viedol Heppes do akcie šesť Bf 109, z ktorých časť niesla podvesené bomby. Mali zaútočiť na železničný uzol Valkini asi 50 km za frontom. Na letisku pri Kopijansku zazrel Heppes vzlietať nepriateľské bombardéry. So svojim číslom por. Liptákom sa odpojili od skupiny a napadli ich. V boji sa podarilo Heppesovi dva bombardéry poslať k zemi. O týždeň zostrelil pre zmenu zas jen Il 2.

Frontové prieskumné perute vymenili zastarané WM 21 a He 46 za modernejšie nemecké FW 189. Prvú akciu s nimi absolvovala peruť 3/1., ale nezahájila činnosť šťastne. Z troch strojov sa jeden nevrátil a zvyšné prileteli značne poškodené. Postupne však piloti na „Rámoch" vykonali veľa drobnej užitočnej práce.

5. júna 1943 sa začala najgigantickejšia bitka na Východnom fronte - kurská. Nemci sústredili v okolí Charkova na 170 lietadiel, medzi nimi aj maďarské. Stíhacia peruť 5/2. sa zapojila do útočných akcií, kým 5/1. bránila letisko. Hneď v prvý deň, keď sa nemeckým bombardérom nepodarilo zasadiť sovietskym tankom zdrvujúci úder, získal čat. Kovács Pál dve víťazstvá (na stroji Bf 109F-4, VO+41), po jednom zostrele dosiahli npor. Kálmán Elemér (Il 2), por. Kenyeres Miklós (Il 2) a por. Debrödy.

Dňa 13. 6. 1943, kedy sa nemecká ofenzíva zastavila, dosiahol zostrely dvoch Šturmovikov kpt. Újszaszy od perute 5/2., jeden Il 2

zapálilo jeho číslo čat. Fabián. piloti Debrödy a Szentgyörgy od 5/1. perute zostrelili Il2, resp. La 5 o šesť dní neskôr.
Kurská bitka je historikmi označovaná za sovietské víťazstvo, ale z pohľadu Luftwaffe vyzerá situácia trochu inak. Podľa nemeckých údajov zničili II. a III. Gruppe JG3 a III/JG52 400 lietadiel pri vlastných stratách 26 stíhačiek. Sovietská strana uvádza zničenie 260 nepriateľských lietadiel. Ani to však nestačilo na zastavenie Červenej armády.
V tom čase prišli na front niekoľkí pilotidôstojníci z Maďarska získavať bojové skúsenosti. Kpt. Scholz a npor. Papp si počínali celkom dobre, ale kpt. Bekassy Antal smrteľne havaroval na letisku v Charkove. Jedná sa o toho istého kpt. Bekassyho, ktorý mal na konte jednu slovenskú B 534. Jeho kolega kpt. Fuszek sa nevrátil z bojového letu.
Od polovice júna 1943 sa posádky 102/2. strmhlav-bombardovacej perute začali zaškolovať na nemeckých strojov Ju 87D. Ešte počas výcviku sa piloti zúčastnili bojových letov proti partizánom. Od konca júla 1943 sa zapojili do bojov na fronte.
Skoro ráno 26. 6. 1943 odštartovali piloti stíhacej perute 5/1., čatári Szentgyörgy Dezsö a Fabián k sprievodu bombardérov. Pre Szentgyörgyho to bola už 92. akcia v letovom zápisníku. V lete 1942 bojoval na Héjách, v zime zas v Bánlakyho letke na Messerschmittoch, no stále bol bez výrazných úspechov. K ich formácii sa pri návrate priblížilo 8 - 10 sovietskych Jakov. Dezsö konečne prelomil smolu a s Fabiánom zostrelili po jednom Jak 1.
Od 14. 7. 1943 sa do bojov opäť zapojila 4/1. bombardovacia peruť s novými Junkersmi Ju 88. Do marca 1944, kedy bola vystriedaná peruťou 102/1., vykonala peruť okolo tisíc bojových letov.
Hlavnú ťarchu bojov však stále nesli stíhači. Prvého augusta 1943 zostrelili po jednom nepriateľovi npor. Bejczy a kpt. Újszaszy, ktorý sa tak stal ako prvý maďarský stíhač v roku 1943 esom. Prvé dve víťazstvá získal ešte v roku 1941, zvyšok za posledné dva týždne.
3. augusta zahájila Červená armáda protiofenzívu. Sovietská 2. a 5. letecká armáda vrhli do boja vyše 1300 lietadiel.V ten istý deň napadla dvojica od perute 5/2. por. Debrödy - čat. Mátyás skupinu bitevníkov sprevádzaných Migmi a Lavočkami. Debrödy jeden šturmovik zostrelil a prvé víťazstvo si zaknihoval aj Mátyás. Rovnako sa vodilo aj dvojici od „konkurenčnej" perute 5/1. npor. Papp - čat. Szentgyörgy pri Belgorode. Veliteľ Heppes pri sprievode bombardérov tiež zostrelil jeden Jak, ale pre nedostatok benzínu pristál mimo základňu a k svojim sa vrátil až na druhý deň. Tí ho už stihli aj oplakávať. Na letisku sa dozvedal, že dvojica Papp - Szentgyörgy pri návrate z akcie stihla zostreliť ešte dva La 5. Sedem zostrelov za jeden deň! Aj z toho vidno, ako sa situácia priostrila. Na druhý deň dosiahol Szentgyörgy dva zostrely, 5. 8. zostrelil Debrödy Jak 1, kým šiesteho a ôsmeho to bol vždy jeden Il 2. Jeden Il 2 zneškodnilo aj jeho číslo prap. Hautzinger, ktorý si to zopakoval aj o dva dni. Do polovice augusta piloti „Pumy" absolvovali vyše 1500 bojových vzletov. Počas nich zostrelili 52 nepriateľských lietadiel, zničili 79 nákladných automobilov, 74 iných vozidiel, dva lokomotívy, 8 guľometných hniezd. Ťažko poškodili dve železničné stanice a asi 160 nepriateľských vojenských objektov. Počas Kurskej bitky zahynul jediný pilot v boji (kpt. Fuszek).
Napriek tomu Červená armáda dobyla Orel, Belgorod a v polovici augusta sa natoľko priblížila k Charkovu, že Nemci rozhodli o evakuácii letísk v jeho okolí. Maďari sa presunuli na letisko v Poltave. Charkov padol 23. augusta. Najväčšia bitka v dejinách sa skončila.
27. 8. 1943 sa odohral neobvyklý letecký boj a jeho aktérom sa zo strany Osi stal maďarský Junkers 88 pilotovaný npor. Bácskayom. Stretol sa totiž s osamoteným dvojmotorovým sovietskym prieskumníkom a v manévrovacom boji ho zostrelil.
V septembri 1943 väčšiu časť perute 1/1. odoslali späť do Maďarska, zvyšných pilotov preveleli k peruti 5/2.
Koncom roka 1943 bola na Východnom fronte sformovaná nová 102. letecká brigáda pod velením gen. maj. Szirmaya Aladára, ktorá nahradila 2. leteckú brigádu. Podľa záznamov velenia Luftwaffe 4, ktorému Maďari podliehali, mala 102. brigáda v tom čase nasledujúci letecký park: 66 kusov Bf 109, 51 kusov Ju 88, 16 kusov Ju 87 a jeden Do 215. Situácia na fronte nebola ružová a na Maďarov navyše sa zjavilo nebezpečenstvo nad samotným Maďarskom: Američania.

(pokračování)



Foto na pamiatku: Kracsenics Lajos (vpravo) v hviezdnej spoločnosti Szentgyörgy a Málik, esá MKHL (zľava do prava).
Memory photo for Kracsenics Lajos (right) with two aces of the MKHL, Szentgyörgy and Málik (left to right).

Miniponorka Schwertwal

Ivo Pejčoch

Německé válečné námořnictvo - Kriegsmarine, nechalo v letech druhé světové války vyvinout celou plejádu speciálních útočných ponorných bojových prostředků a miniponorek. Němci byli mimo jiné ovlivněni i úspěchem britských X-craft, které dokázaly vážně poškodit časovanými minami bitevní loď Tirpitz, ale sami se dali jinou cestou. Přestože některé jejich typy byly schopny nést i minu, byla všechna zmíněná plavidla prioritně určena ke klasickému torpédovému útoku. Nejdříve se dostaly do boje typy Neger a Marder, takzvané Einmanntorpedo, v podstatě modifikovává torpéda s pilotní kabinou, pod nimiž bylo zavěšeno ostré bojové torpédo. Nešlo o ponorky v pravém slova smyslu, neboť první z nich se nedokázala zcela potopit pod hladinu, nad níž vyčníval překryt bojového prostoru jediného muže posádky, poněkud dokonalejší Marder se dokázal potopit jen několik decimetrů. Přes technické nedostatky těchto útočných prostředků jich bylo vyrobeno poměrně značné množství a Negery docílily v bojových akcích dílčích úspěchů. Skutečnými miniponorkami byly až rovněž jednomístné typy Molch a Biber, kterým se budeme věnovat samostatnými články v budoucnu. Podstatně dokonalejší byl typ XXVII A Hecht, používaný ovšem pouze k výcviku a především typ 127 Seehund, představující nejdokonalejší německou miniponorku, nasazenou do boje. Tyto čluny již byly dvoumístné, ovšem k jejich nasazení došlo až v posledních měsících konfliktu. Konstrukční kanceláře koncem války nezahálely a připravovaly řadu dalších projektů, z nichž některé se dočkaly i postavení jednoho nebo více prototypů. K této skupině patří i málo známá miniponorka Schwertwal, jejíž vývoj začal v červenci roku 1944. Již předtím technické oddělení Kriegsmarine nechalo zpracovat projekt rychlé miniponorky, označované jako typ XXVIIF, jejíž posádku měli tvořit opět dva muži. Srdcem jejího pohonného systému se měla stát turbína kielského profesora Helmutha Waltera, který se principem pohonu podmořských člunů turbínovými jednotkami zabýval již od konce třicátých let. Po řadě pokusů byl jeho princip uznán za použitelný a začaly se pro něj v druhé polovině války projektovat i bojové typy, z nichž žádný se však již nedostal do sériové výroby. Není bez zajímavosti, že talentovaný Walter se stal tvůrcem i nejvýznamnějších raketových motorů Třetí říše, především typu HWK 109-509, pohánějícího sériově vyráběný stíhací letoun Messerschmitt Me 163 B Komet. Typ XXVII F sice skončil na papíře, ale myšlenka pohánět miniponorku turbínou se ujala a v červenci 1944 byly zahájeny práce na novém typu. Snahou bylo dosáhnout co nejvyšší rychlosti při plavbě pod vodou, dokonce některé materiály o projektu hovořily jako o Unterwasserjäger-podmořské stíhačce.

Zpracování nové miniponorky, jíž bylo přiděleno bojové jméno Schwertwal, bylo podřízeno snaze po dosažení maximální možné rychlosti. Její protáhlý tvar připomínal obrovské torpédo, vzadu plynule spadající dolů. Za cílem co nejčistšího tvaru byla vypuštěna bojová věž, nahrazena pouze odolným čirým překrytem prostoru předního člena posádky. Na zádi byla posazena směrová i hloubková kormidla, za nimiž se nacházel šroub. Vedle kormidel se na bocích trupu v přední části nacházely další stabilizátory. V přídi trupu byla umístěna kabina dvoumístné posádky, sedící v křeslech za sebou. Přední muž byl usazen na vyvýšené sedačce a z plavidla vyhlížel čirým překrytem polokulovitého tvaru, druhý muž seděl za ním níže k podélné ose. Střední část trupu zakrývala nádrže pohonných hmot, v zadní části pak byl instalován celý pohonný systém, dávající plný výkon 500 koňských sil, dovolující dosažení až šestadvacetiuzlové rychlosti, podle některých pramenů se zvýšením výkonu a dalšími úpravami mělo podařit dosažení až třicetiuzlové rychlosti pod hladinou. Výzbroj, tvořená dvěma torpédy ráže 533 mm pod trupem, zavěšenými vedle sebe, snižovala maximální rychlost o čtyři uzle, na dvacet dva. Pro usnadnění řízení byl instalován autopilot, udržující nastavenou hloubku ponoru a kurs. Konstruktéři zvažovali i možnost použití prostředku na vlečení jedné těžké miny nebo dokonce diskutovali i o instalaci raketové výzbroje, pro ničení hladinových plavidel.

Před zahájením stavby prototypu byl vyroben model v měřítku 1:3, na němž se ve zkušebním kanálu testovaly hydrodynamické vlastnosti budoucího plavidla. Prototyp byl dokončen počátkem roku 1945 a přemístěn na břeh jezera Plöner, kde měly probíhat zkoušky.

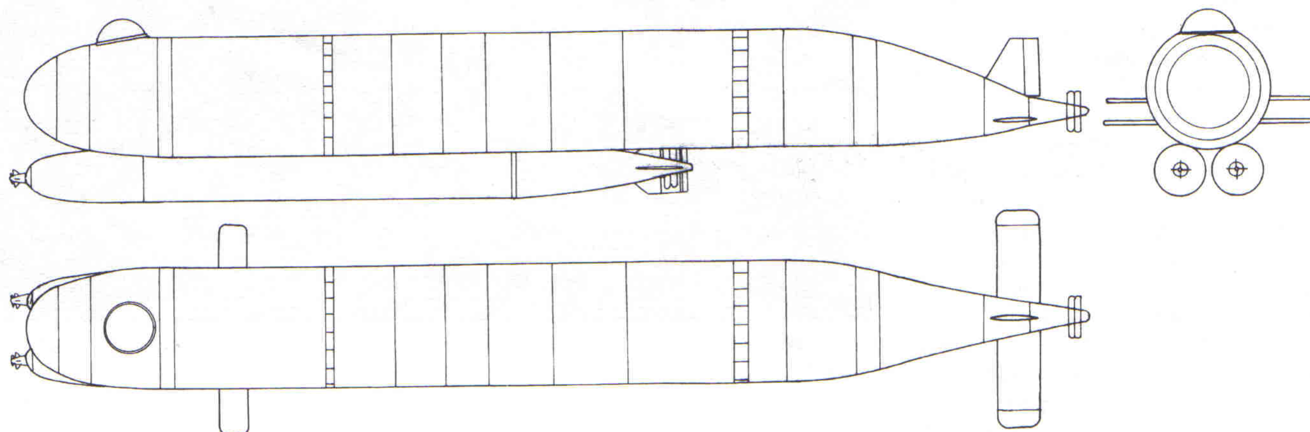
Celému projektu však udělala konec bezpodmínečná kapitulace Třetí říše a jediný Schwertwal se dostal do rukou britských jednotek. Předtím jej sice němečtí technici potopili, posléze ho ale Angličané vyzdvihli. Odborníci Royal Navy však o prototyp miniponorky neprojevili větší zájem a posléze jej nechali v Kielu sešrotovat.

Koncem války probíhaly vývojové práce na vylepšeném Schwertwal II, lišícím se zvětšeným trupem o výšce 2 metry a délce 13,5 metru. Výtlak by dosahoval 18 tun, počítalo se s dosažením až dvaatřicetiuzlové rychlosti bez torpéd, pomocný elektromotor o výkonu 25 koňských sil umožňoval manévrování osmiuzlovou rychlostí. Tento projekt však již nepřekročil rámec přípravy výkresové dokumentace.

Základní data

délka	11,3 metru
průměr trupu	2,4 metru
výtlak	11,2 tuny
výkon pohonné jednotky	500 hp
max. rychlost	26 uzlů
	(pod hladinou, bez torpéd)
akční rádius	108 nám. mil
	při rychlosti 15 uzlů
	27 nám. mil
	při rychlosti 22 uzlů
posádka	2 muži
výzbroj	2 torpéda

Použitá literatura:
Groner: Deutsche Kreigschiffe Teil. 3
Rossler: Geschite des deutschen U boothaus band 2
O Neil: Suicide Squads
Kleinst U boote
Warship
Marine Rundschau

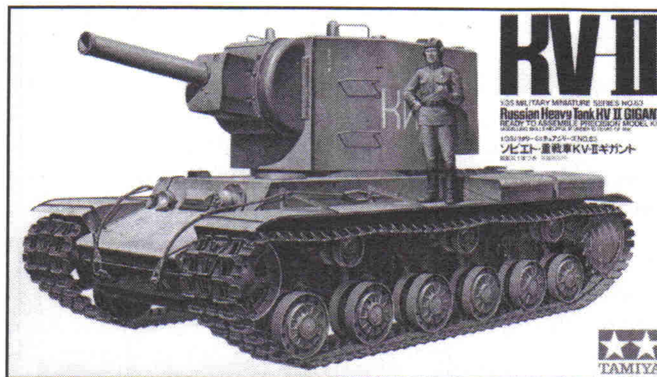


Staronová technika od firmy Tamyia

Tomáš Polzner

Letos firma MPM, zástupce Tamyii na našem trhu, dovezla na pulty své prodejní sítě lahůdku pro většinu sběratelů modelů pozemní bojové techniky v měřítku 1:35. Po dlouhých letech se totiž běžně na trhu objevily tolik žádané kity řady sovětských bojových vozidel z let druhé světové války, které představovaly vyhledávané objekty na modelářských burzách. Mnoho našich kitařů si o těchto vzácnostech mohlo doposud jen nechat snít, neboť již po značnou dobu nejsou v katalogu firmy nabízeny. To ostatně nejsou ani dnes, neboť se jedná o limitovanou sérii, vydanou mimo oficiální katalog, podobně jako v minulosti např. Bren Carrier, Panzer III, Sturmgeschütz III a další stavebnice, které se na krátký čas objevily na pultech prodejen MPM. Současná kolekce představuje kompletní nabídku sovětské druhoválečné pozemní techniky od japonského výrobce, s výjimkou strojů T-34 všech verzí, běžně nabízených v katalogu a standardně dostupných v prodejní síti. Kolekce zahrnuje těžké tanky KV I (cena 450 Kč), KV IC (cena 450 Kč), KV II (cena 420 Kč), samohybné dělo SU 122 (cena 360 Kč), samohybné





dělo SU 85 (cena 360 Kč) a osobní terénní automobil Gaz 67B (cena 199 Kč).

Na tomto místě se není možné detailně zabývat jednotlivými stavebnicemi, to bude v budoucnu předmětem samostatných recenzí, souhrnně lze říci, že přes dlouhá léta, uplynulá od vzniku jejich forem, se stále jedná o kvalitní modely. Obtisky a návody jsou rovněž na výši, takže s nákupem, i vzhledem k relativně nepříliš vysokým cenám není třeba váhat. Navíc otálení se nemusí vyplatit, neboť tato limitovaná série může z pultů zmizet tak náhle, jako se objevila. Jako pomoc při výběru kamuflážního schématu jsme v tomto čísle HPM připravili dvě strany zajímavých zbarvení nabízených typů, rozšiřujících nabídku výrobce o další varianty včetně kořistních.

Nabídkou popsaných kitů se významně rozšiřuje sortiment modelů sovětské pozemní techniky na našem trhu, takže lze dnes již sestavit poměrně zajímavou a dosti rozsáhlou kolekci.

Závěrem mi nezbývá, než sběratelům sovětské druhoválečné techniky i například příznivcům wehrmachtu a jeho kořistních vozidel zmíněné stavebnice rozhodně doporučit, i z toho důvodu, že je nikdo na světě v tomto měřítku nevyrábí.

Názov: Stíhači
Autor: E. H. Sims
Vydavateľ: Mustang
cena: 95 Kč

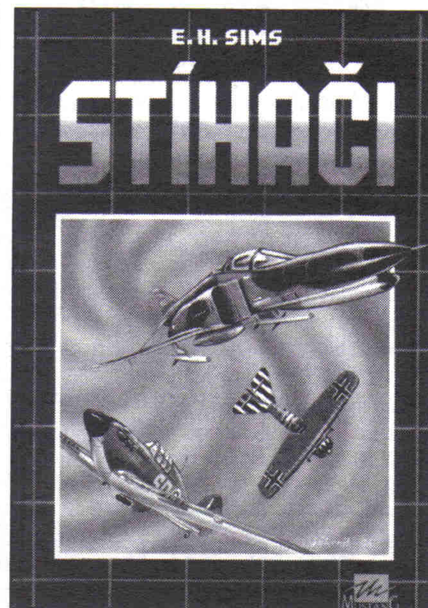
Agilné vydavateľstvo Mustang vydalo pred krátkym časom ďalšiu z kníh prevzatých z edičnej rady nemeckého vydavateľstva Motorbuch Verlag. Tentoraz siahol prekladateľ V. Vuško po druhej knihe E. H. Simsa.

Originál, napriek vročeniu licenčných práv, pochádza zo začiatku šesťdesiatych rokov a na knihe to, žiaľ vidieť. Zatiaľčo v čase svojho vzniku bola isto prínosom, dnes, v dobe prísneho porovnávania archívnych záznamov a hľadania objektívneho obrazu udalostí je takáto kniha príjemným čítaním na večer, ale čitateľovi, hladnému po nových faktoch, toho veľa neprinesie, naopak menej informovaného čitateľa popletie. Neveríte? Nuž, údajne najúspešnejším japonským esom bol akýsi Hyroyaši (zrejme Nišizawa). A Hans Wind síce naozaj zostrelil 75 protivníkov, ale autor úplne prehliadol E. Juutilainena s jeho 94 zostrelmi. Stalinskí sokoli, ako sme si v poslednej dobe zvykli hovoriť sovietskym esám, sú zastúpení zmienkou o I. Koženubovi a o mystickom ese s vyše 80 zostrelmi. Dve vety a dosť. Ale ani piloti RAF, USAAF, US NAVY, USMC a Luftwaffe nevyšli z „boja" lepšie, o čom svedčia napríklad na konci knihy zaradené zoznamy es s viac ako 20 zostrelmi. Zostrel sem, zostrel tam, na úplne totožných číslach sa asi žiadni autori nezhodnú, ale piloti ako Mc Campbell, Harris a ďalší by sa asi nestačili diviť, že cez vojnu slúžili u USMC! A opäť sa tu opakuje tvrdenie o 11 zostreloch J. Františka v Poľsku (!) a Francúzsku. No a Luftwaffe by sa asi divila, že v jej radách lietali esá Mayers, či Muncenbert, ako sa to možno dočítať napríklad na strane 109.

Zďaleka najhodnotnejšou časťou knihy sú kapitoly venované jednotlivým pilotom, už preto, že sa jedná o ich osobné svedectvá, oprostené od skreslení z druhej ruky. Ale aj tu sa stretneme s nezmyslami. Za všetky strana 51: „ ...naletává další Me (?!) 110. Na náběžných hranách se blýská oheň u ústí jeho zbraní." Autor zrejme Bf 110 nikdy nevidel pri streľbe, hoci je bývalý stíhací pilot.

Nevyznamenal sa ani český vydavateľ. Po zhliadnutí titulnej kresby by čitateľ v knihe očakával napríklad príbeh E. Loewenhardta, ktorého Fokker je tu zobrazený, či príbeh spoza Vietnamu. Text sprevádzajú málo výrečné fotografie Bf 109 na továrenskom letisku, či dokonca francúzskej D 520, hoci v texte o nej nie je takmer zmienky. A pritom existuje viacero fotografií osobných strojov takmer všetkých (ak nie všetkých) protagonistov.

Úroveň prekladu sa oproti Duelom na obloze zlepšila, ale ešte to nie je ono. Navyše mnoho chýb nesvedčí o kvalitnej korektúre rukopisu. Veď čo si možno pomyslieť o tom, že len na stranách 14 - 24 sa z Georga Preddyho dvakrát stal Freddy a raz Praddy. Na desať strán je to príliš.



Čo povedať na záver? Vydavateľstvo Mustang sa dalo na ťažkú cestu a treba mu poďakovať, no pri výbere titulov v Motorbuchu nájdu aj tituly aktuálnejšie. Hoci nepochybujem, že si kniha svojho čiteteľa nájde.

Mgr. Ondrej Repka, IPMS - Slovensko

Modely AH-1S v měřítku 1/72

V měřítku 1/72 jsou zatím vyráběny pouze dva modely verzí AH-1S. Oba modely se až nápadně podobají jak konstrukcí, tak i tvarem jednotlivých dílů. Prvním z nich je model firmy Fujimi, který se však u nás dnes již velmi těžko shání. Běžně je naopak k dostání loňská novinka firmy Revell, která se prodává za 165,- Kč.

Bell AH-1S TOW–COBRA
Výrobce: Revell
Počet dílů: 76 + 1 průhledný

Model představuje AH-1S prvního výrobního bloku, tedy AH-1P. Má ještě původní rotorové listy, ale již novou věž s kanónem M-197. Na krabičce je kresba stroje ze stavu 7. cvičného praporu ve Fort Rucker. Tento školní útvar US Army používá na svých Cobrách nejpestřejšího zbarvení s velkými oranžovými plochami na bocích trupu. Revellův model nabízí stroj s číslem 27E.



Šest rámečků obsahuje 76 dílů opatřených pozitivním rytím. Díly jsou vylisovány z plastiku šedozelené barvy. Základní rozměry trupu celkem odpovídají, horší je to s kapotáží motoru a reduktoru. Tato střední část trupu je téměř o 3 mm vyšší. Chybná je i přední část trupu. Špička trupu, obsahující věžičku naváděcího systému M-65, je zvednutá pod příliš velkým úhlem, díky němuž tato partie vypadá nevěrohodně. Kabina sice odpovídá tvarem, má však znázorněné příliš hrubé rámy oken. Navíc má rám mezi přední a zadní kabinou špatný sklon. Rámování je naryto zevnitř, úprava je tedy možná buď vyleštěním tohoto rytí, eventuálně můžete kabinu s klidným svědomím použít jako kopyta pro vylisování kabiny nové.

Interiér ja vybaven velice spartánsky a je lépe jej celý dovybavit podle doprovodných fotografií.

Zbraňový pilon a stabilizátor odpovídají skutečnosti. Kanón M-197 má ve stavebnici hranaté hlavně, je tedy třeba vyrobit nové. Mnoho AH-1S létá bez krytu věže, podle fotografií je možné vyrobit mechanismus kanónu a jeho ovládání. Při sestavování trupu s díly kapoty motoru a reduktoru je potřeba použít tmel a pilník, zejména při úpravě zadního spoje těchto dílů. Dále je možné upravit věžičku naváděcího systému na přídi a PTŘR TOW. Ty jsou uloženy v trubkovém vypouštěcím zařízení,



takže musejí mít otvory vpředu i vzadu. Raketové bloky pro neřízené rakety mají sice správný průměr, jsou však o 3 mm kratší. Zanedbatelná je i chyba nosných vzpěr podvozkových lyžin, které jsou vylisovány kolmo na tyto lyžiny; ve skutečnosti spolu svírají mírný úhel.

Nosný rotor je vcelku pěkný, má jen asi o 1 mm menší průměr. Vyrovnávací rotor má též o 1 mm menší průměr, navíc má asi o 1/3 menší hloubku.

Popsaný model po sestavení nevypadá špatně, největší chybou je obtížně odstranitelný špatný tvar přídě trupu.

Bell AH-1S TOW COBRA
Výrobce: Fujimi
Počet dílů: 70 + 1

Tentokrát 70 dílů z tvrdší hmoty olivové barvy rozmístěných ve dvou licích rámečcích. Kamufláž představuje standard US Army, tedy Olive Drab podle návodu, ve skutečnosti tmavě hnědozelenou „vrtulníkovou" barvu na všech plochách. Obrysová přesnost je téměř totožná s modelem Revell, střední část trupu je na tom však poněkud lépe. U modelu přebývá na výšce pouze asi 1,5 mm. I u tohoto modelu je chybný tvar přídě, konstruktéři Fujimi však této části neublížili tolik, co u Revellů. Kabina má tentokrát správný tvar i rámování.

Interiér je identický s modelem Revell, zrovna tak i výzbroj. Hlavně kanónu však mají kruhový průměr. O PTŘR TOW a raketových blocích platí opět to, co pro Revell. Podvozkové lyžiny mají správný tvar.

Správný je i tvar a průměr nosného rotoru, vyrovnávací rotor je opět menší, jeho hloubka je na tom nepatrně lépe než u Revella. Taktéž povrchové rytí je trochu jemnější a model celkově vychází o něco lépe. Pokud tento model vzala firma Revell za vzor pro svoji Cobru, měla možnost jej ještě vylepšit, spíše opak je však pravdou. Inu, vždycky slunce nesvítí...

AH-1S COBRA STEP III
FUJIMI 1/72
Počet dílů: 87 + 2 průhledné

Jediným modelem, který se ve „dvaasedmdesátině" představuje verzi AH-1F, je druhý, novější model z produkce japonské Fujimi, který je na trh dodáván pod označením AH-1S Step III.

Titulní kresba na krabici je téměř identická s výše recenzovaným mode-



lem, neboť autor využil původní originál kresby. Stejné jsou i licí rámečky s jednotlivými díly, které jsou však doplněny o dva nové rámečky se sedmnácti novými díly. Díky těmto dílům je možné ze stavebnice postavit celkem tři verze: starší japonskou AH-1S a pak dvě verze AH-1F, japonskou a americkou.

Nové díly nabízejí modernější skříň pohonné soustavy, nosný rotor nového typu, oběžné kolo lopatek prvního stupně kompresoru a některé další drobné díly. Navíc je přiložen deflektor měnící směr proudění výtokových plynů motorů, tak jak jej nosily stroje verzí G, Q a S. Obrysová přesnost modelu je totožná se starším modelem této firmy. U modelu AH-1F je možné doplnit o drobné detaily mechanismus ovládání kanónu a infračervený rušič AN/ALQ-144.

Tato stavebnice je asi nejlepším modelem pozemních verzí Cober v měřítku 1/72, bohužel je dnes na evropském trhu téměř nedostižný.



ul. U Prioru
161 00 Praha 6
PO BOX č. 95
tel.: 02/310 36 35
tel./fax: 02/310 36 36

DISTRIBUCE PLASTIKOVÝCH MODELŮ A PŘÍSLUŠENSTVÍ FIREM

Limitovaná řada firmy

Heller

K. č.	Název	Měřítko
0781002	= DKM U Boat Type VII C	1/400
0781045	= DKM Admiral Scheer	1/400
0781046	= DKM Graf Spee	1/400
0781047	= DKM Lutzow	1/400
0781083	= DKM Prinz Eugen	1/400
0781084	= DKM Admiral Hipper	1/400

Podzimní nabídka firem

Heller



K. č.	Název	Měřítko
0781001	* 05 LCT-LSU	1/400
0781105	* 04 Jeep Willis + Trailer	1/35
0781106	* 06 VW 82 Kubelwagen	1/35
0781121	* 04 GMC CCKW 353	1/35
0781122	* 05 AMX 13/75	1/35
0781128	* 05 Opel Blitz 3t type	1/35
0781135	* 05 Char Lecrers	1/35
0781136	* 05 Leopard A4	1/35
0801303	Sherman M4 Mk.I	1/76
0801304	Churchill Mk.7	1/76
0801305	Field Gun 25 Pdr	1/76
0801309	* 06 Bren Carrier+6 Pdr Gun	1/76
0801314	Matador + 5.5 inch Gun	1/76
0801320	Scorpion Tank	1/76
0801747	RAF Personnel	1/72
0801748	USSAF Personnel	1/72
0801755	Luftwaffe Personnel	1/72
0802301	Scammell Tank Transporter	1/76
0802302	* 03 Buffalo Amph. + Jeep	1/76
0802303	Gun 88 mm + Tractor	1/76
0802305	Chieftain Tank	1/76
0802307	Centurion Tank	1/76
0802308	Panzer IV	1/76
0802309	Bristol Bloodhound	1/76
0802315	Opel Blitz + Pak 40 Gun	1/76
0802316	* 03 DUKW	1/76
0803301	* 05 LCM Mk.III + Sherman Mk.I	1/76
0803302	RAF Refueling Set	1/72
0803304	RAF Emergency Set	1/72
0803305	RAF Recovery Set	1/76
0803380	Airfield Control Tower	1/72
0805280	Vosped Motor Torpedo Boat	1/72
0805281	RAF Rescue Launch	1/72
0806704	* 05 Gun Emplacement + Fig.	1/76
0806706	* 05 Coastal Defence Fort	1/76
0810280	German E Boat	1/72

Modely označené hvězdičkou jsou NOVINKY

zásilková služba HORYP, Fantova 1757, 155 00 Praha 5



Z naší řady Miniprofilů Vám nabízíme:

č. 1 Focke Wulf Fw 189
č. 2 Kawanishi N1K Rex/George
č. 3 Grumman F-14A Tomcat
č. 4 Commonwealth Boomerang

Objednávejte na adrese redakce:

HaPM, spol. s r. o.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10

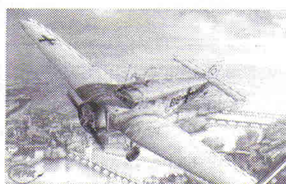






MPM spol. s r.o.
Velkoobchod a zásilková služba
V Hodkovičkách 2, 147 00 Praha 4
tel.: 02/402 25 53, fax: 02/402 25 52

Nové modely z produkce MPM série Short Run 1/72



72110	Ju W34	280,- Kč
72036	Sikorsky HO3S-1	220,- Kč

Novinky Short Run na září-říjen 94

72111 Yokosuka E14Y Glen
72042 McDonnell XF-85 Goblin

Novinky na září 94 ze série COOPERATIVA

1/35
R35007 T-38 Ruský tank
1/72
R72003 Bristol Blenheim Mk I/IF
R72004 Fairey Swordfish Mk. I/III



Dále Vám nabízíme:

Short Run MPM
72025 Spitfire P.R. XIX 220,-
72026 Spitfire F.R. XVIII 220,-

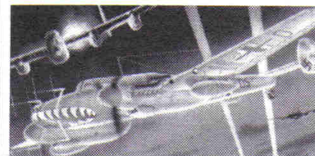
Série CONDOR
C72002 Me 163A 89,-
C72003 Heinkel He 178 V1 89,-

Tyto i další modely obdržíte prostřednictvím zásilkové služby nebo v prodejní síti MPM.



První soukromá modelářská firma v Čechách a na Slovensku
Koněvova 223, 130 00 Praha 3

V současné době uvádíme na trh:



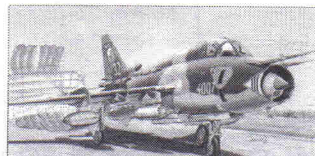
kat. č. 30 1/72
Me Bf 110 G-4/R-3
cca 155,- Kč



kat. č. 25 1/72
UH-60A Desert Hawk
cca 155,- Kč



kat. č. 48 1/72
A-6E Intruder
cca 185,- Kč



kat. č. 49 1/72
Suchoj Su-22M-4
cca 185,- Kč

Dále nabízíme celý sortiment modelů firem Italeri, Dragon, Kirin a barev Modell Master.
Modely žádejte u svých obchodníků nebo v zásilkové službě Bílek.

Prevesenie pásov

Vážená redakcia,
dovoľujem si prispieť do Vašej rubriky „Vaříme z plastu". Moje skúsenosti sa však týkajú skor stavby pozemných bojových prostriedkov - zatial ide teda o inú oblasť modelárstva ako prezentujete na stránkách Vášho časopisu vo vyššie uvedenej rubrike. Ide o mierku 1:35.
Pomerne veľa modelárov, ktorí začínajú so stavbou pozemnej techniky, nevie spočiatku, ako modelovo „prevesiť" pásy. Tu je ale potrebné si uvedomiť, ktoré tanky, BVP atď pásy prevesené majú. Napr. T-72 a BVP-1, -2, majú pásy vyšponované". Naopak, tanky II. svetovej vojny (napr. Pz.IV., jap. tank Ha-Go a ďalšie) mali pásy výrazne prevesené.
U strojov, ktoré nemajú podvozok kladkový (Panther, Tiger, T-34), je situácia pomerne jednoduchá. Najschodnejším riešením je pás „prišiť" o kolesá. Ideálna je čierna, tenká niť. Samozrejmosťou je dokladné štúdium podkladov - na ktorom kolese sa pás konečne dotýkal (v prípade už spomenutého Tigra ide zväčša o druhé až tretie pojazdové koleso) a podobne. Musím však podotknúť, že uvedený systém nie je univerzálny - trebás pri americkom Sheridane, ktorý tiež nemá kladkové kolesá, je potrebné použiť sposob používaný práve pri kladkách.
Pri spomínaných kladkách je situácia o čosi zložitejšia: po oboznámení sa so skutočným výzorom prevesenia toho - ktorého typu zvyčajně postupujem takto - navrtam do miest, kde budú pásy najvýraznejšie prevesené, otvory, do ktorých vlepím (najviac sa mi osvedčil tzv. „prstolep") vopred pripravené a samozrejme upravené špendlíčky o dĺžke 5 - 7 mm. Dĺžka pochopiteľne závisí od šírky pásu. Tie špendlíčky je dobré pred osadením na miesto „opáliť" na ohňom, alebo natrieť zodpovedajúcou farbou. Osvedčili sa obe postupy. Dobré je špendlíčky osadzovať z vnútornej strany korby, kde „hlavička" špendlíku slúži ako drážka, a súčasne úchyt.
Po dokonalom zaschnutí špendlíkov v korbe nasadzujeme pásy. Práve pri tejto operícii sa ukáže, ako dosledne sme postupovali pri meraní. Samozrejmosťou by mala byť maximálna pozornosť pri nasadzovaní pásu, pretože „nie je pás, ako pás". Závisí i od pevnosti materiálu, z ktorého je pás vylisovaný.
Berte, prosím, uvedené stručné postupy iba ako príspevok začínajúcim modelárom, pretože skúsený „mázáci" poznajú a používajú určite i mnohé ďalšie a progresivnejšie postupy. Navyše sa zavádza systém pásov, ktoré sú vylisované z rovnakého materialu ako vlastný model, ktoré majú vlastné osobitosti stavby. Mimochodom, väčšina renomovaných výrobcov popri tejto novej metóde naďalej lisuje svoje modely s pásmy z mäkčenej gumy.

PaedDr. Branko Šikula

"Špendlík", korba, pojazdové koleso
Kladkový podvozek

pás, kladka, "Špendlíky", pojazdové kolesá, hnacie koleso
Bezkladkový podvozek

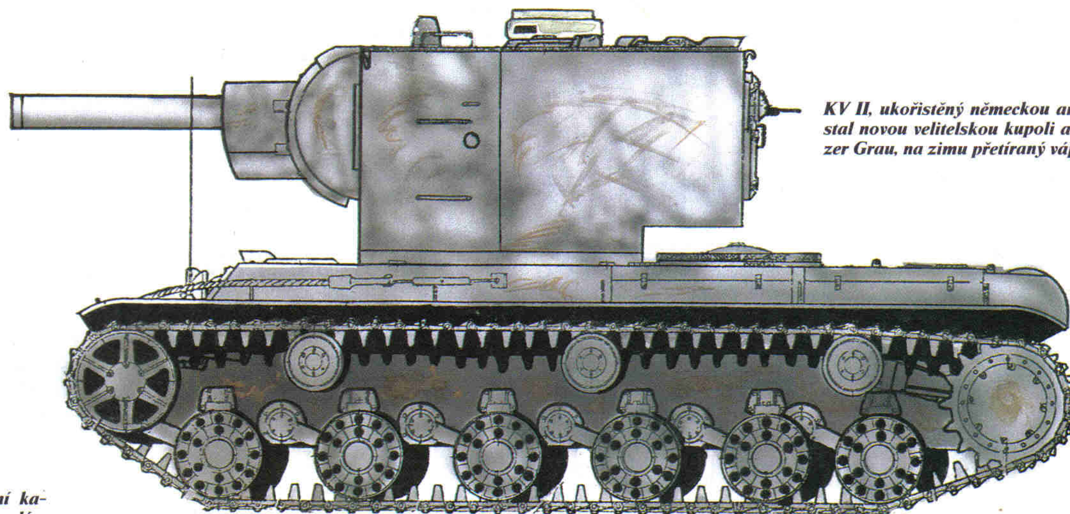
Model: Tatra OA vz. 30
měřítko: 1:35
výrobce: GM Replicast
kat. číslo: 94.35.001
cena v ČR: 539,- Kč

Základní charakteristika modelu: Jedná se o výrobek z epoxidové hmoty vysoké kvality. Stavebnice obsahuje padesát devět dílů, rozdělených do zavařených sáčků.
Obrysová věrnost: Tatra firmy GM Replicast odpovídá všeobecně rozšířenému výkresu, takže ji lze prohlásit za obrysově věrnou.
Zpracování povrchu a detailů: Povrch je velmi jemně zpracován s perfektním rytím, detaily jsou věrné a členité, velmi pěkně vyhlížejí například díly výfuku, listové pružiny, volant a spousta dalších dílů. Drobnější součásti je třeba opatrně vyříznout ze slabé šlupičky, vzniklé technologií výroby, při troše opatrnosti a ostrém nástroji to nečiní větší problém.
Kvalita obtisků a návodu: Jako většina ostatních epoxidových modelů, není ani Tatra vybavena obtiskovým aršíkem, její návod formátu A4 obsahuje měřítkový výkres, dějiny trupu, seznam dílů, postup stavby a kamuflážní schéma, je celkem šestistránkový a přehledně a srozumitelně řešený.
Závěrečné hodnocení: Všem milovníkům naší bojové techniky lze bez výhrad Tatru doporučit, vzhledem k tomu, že byla nasazena i v letech války, najde si jistě místo i do mnoha sbírek druhoválečných vozidel. Nezbývá, než doufat, že firma GM Replicast přijde s dalšími podobnými lahůdkami.

Název: MiG-19
Vydavatel: Squadron/Signal Publ.
Dováží MPM, spol. s r.o.
Cena: 199,- Kč

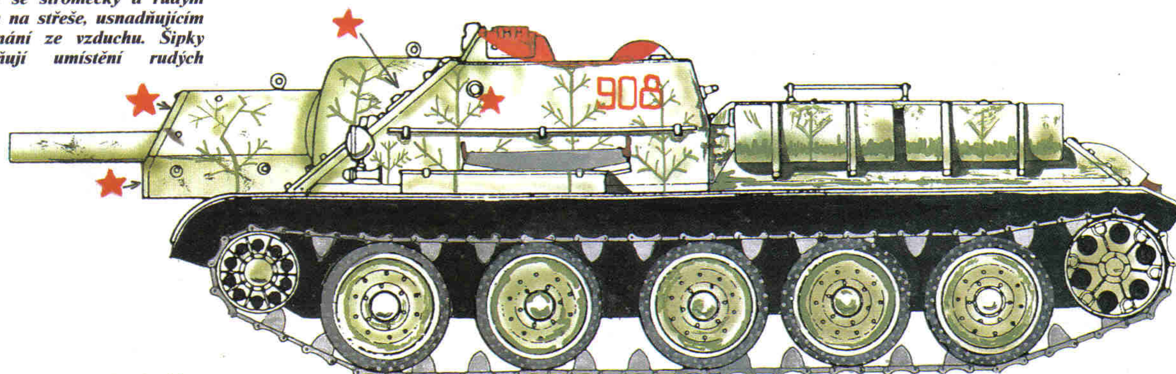
Známé americké nakladatelství Squadron/Signal publications vydalo pod pořadovým číslem 143 v ediční řadě In Action publikaci o MiGu-19 na Západě označovaném jako Farmer. Tato publikace v rozšířeném 58stránkovém vydání pojednává o vývoji, řadové službě i bojovém nasazení všech verzí MiGu-19, včetně jeho čínských úprav označovaných J/F-6 či JJ/FT-6 (v případě dvoumístných strojů).
Úvod se zabývá dějinnými souvislostmi vedoucími k požadavkům na tento letoun, a dále obšírně popisuje vývoj a postupné zavádění MiGů-19 v SSSR i v ostatních letectvech států Varšavské smlouvy. Je zde i podrobná zmínka o jeho výrobě v Československu pro naše letectvo v počtu 103 kusů. Dočteme se zde, že ČSLA však také obdržela stroje přímo od sovětského výrobce. Podle autora bylo po Bulharsku naše letectvo druhým zahraničním odběratelem. Pravděpodobně největším vývozcem tohoto typu letadla se stala Čína, která buďto přímým prodejem, nebo tzv. pomocí je dodávala státům třetího světa, a tyto je používají ve stále nekončících bojích se svými sousedy, nebo v občanských válkách pravděpodobně dodnes.
Zajímavé je čtení o bojových nasazeních MiGů-19. První z nich se mělo týkat stíhání Powersova U-2 nad SSSR, kdy jedna ze střel SA-2 odpálených ze země zasáhla vlastní MiG-19P v oblasti Sverdlovska, což je vyvedeno v barvě na zadní straně. Dále se dočteme o bojových zkušenostech s MiGy-19 či jeho čínskými verzemi ve vietnamské válce, izraelsko-arabské šestidenní válce i pákistánsko-indických válkách, včetně porovnání s tehdejším americkým protějškem F-100 Super Sabre. Publikaci provází spousta zajímavých černobílých fotografií, třípohleďových výkresů i jednotlivých nákresů vysvětlujících rozdíl mezi jednotlivými verzemi. Na prostřední barevné dvoustraně jsou bokorysy letadel z jednotlivých letectev používajících tento typ. Naše země je na této dvoustraně zastoupena nepřímo, neboť je zde jeden sovětský MiG-19P použitý při srpnovém vpádu pěti armád Varšavské smlouvy v roce 1968 do tehdejšího Československa. Publikace je psána v angličtině a lze ji skutečně doporučit.

Leoš Řepka

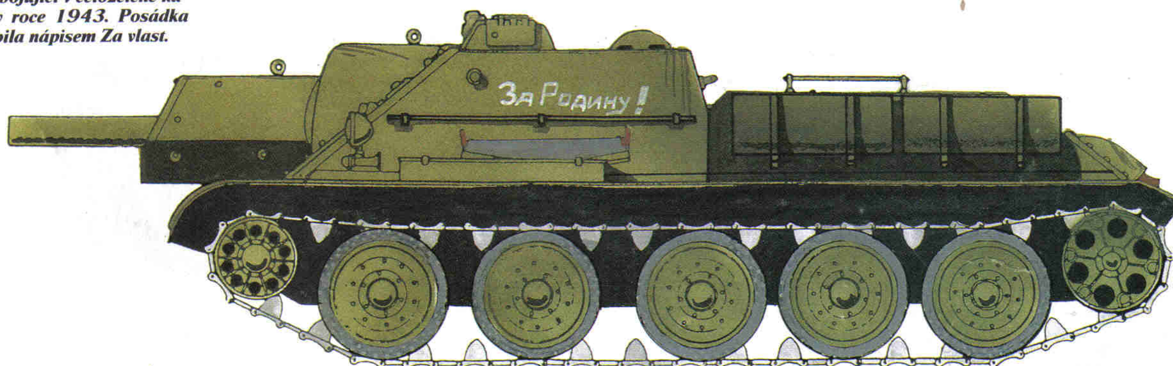


KV II, ukořistěný německou armádou dostal novou velitelskou kupoli a nátěr Panzer Grau, na zimu přetíraný vápnem.

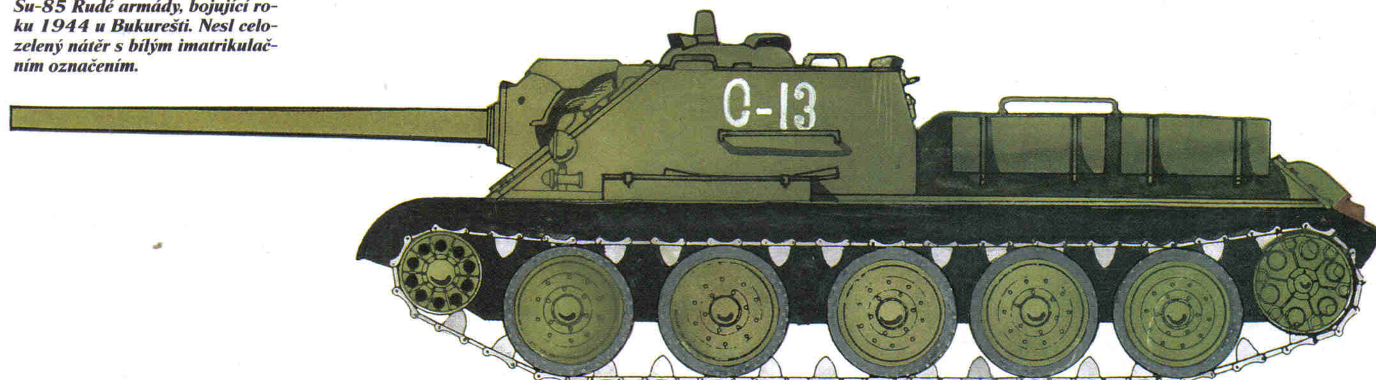
Su-122 ve svérázné zimní kamufláži se stromečky a rudým kruhem na střeše, usnadňujícím rozpoznání ze vzduchu. Šipky znázorňují umístění rudých hvězd.



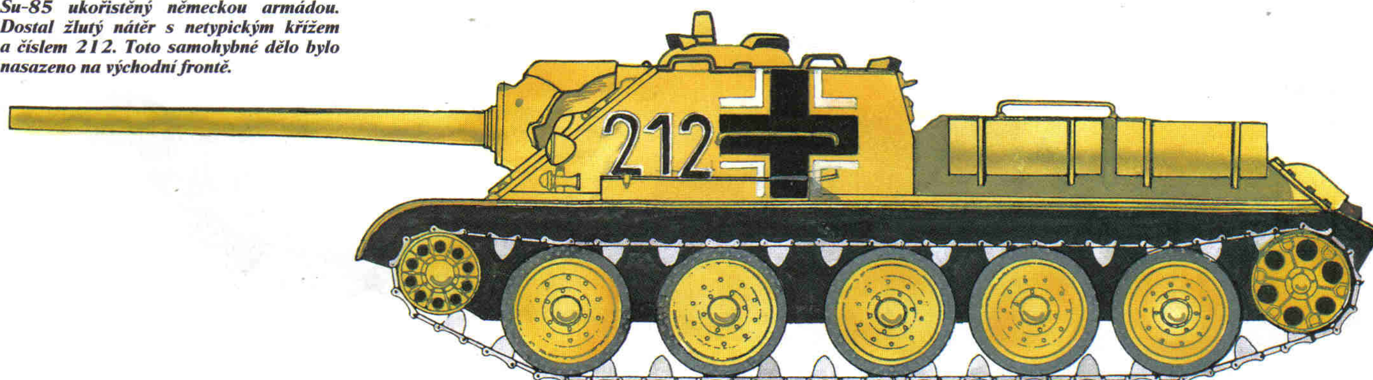
Su-122, bojující v celozelené kamufláži v roce 1943. Posádka jej vyzdobila nápisem Za vlast.

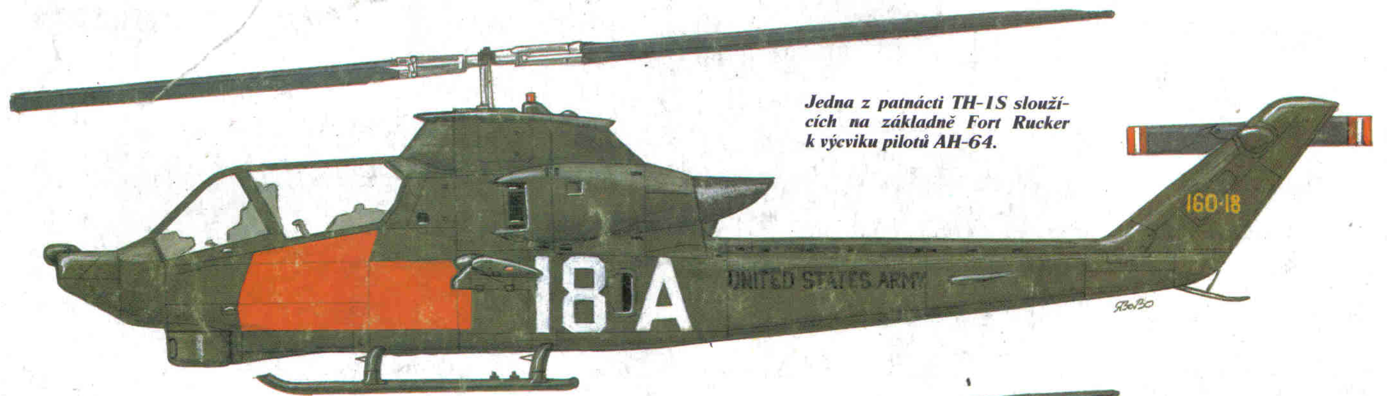


Su-85 Rudé armády, bojující roku 1944 u Bukurešti. Nesl celozelený nátěr s bílým imatrikulačním označením.



Su-85 ukořistěný německou armádou. Dostal žlutý nátěr s netypickým křížem a číslem 212. Toto samohybné dělo bylo nasazeno na východní frontě.

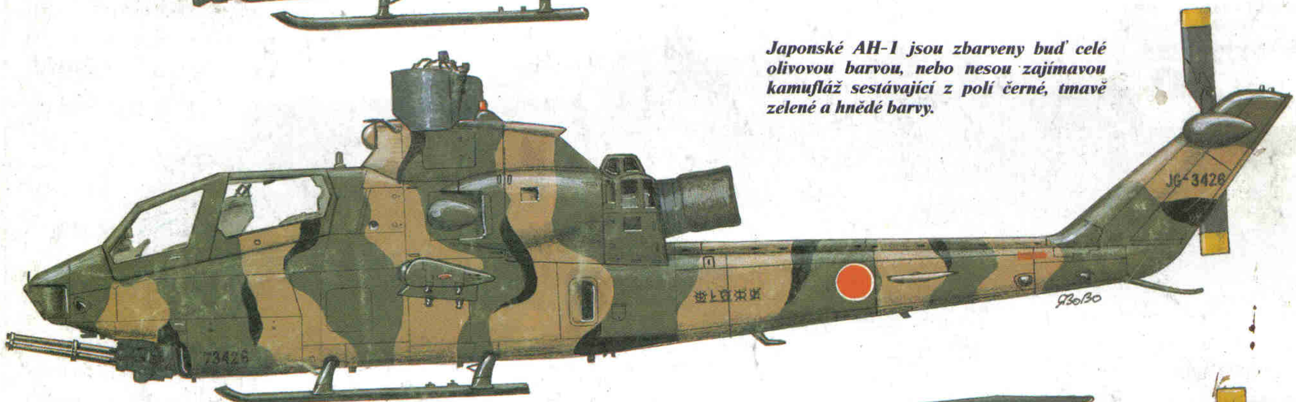


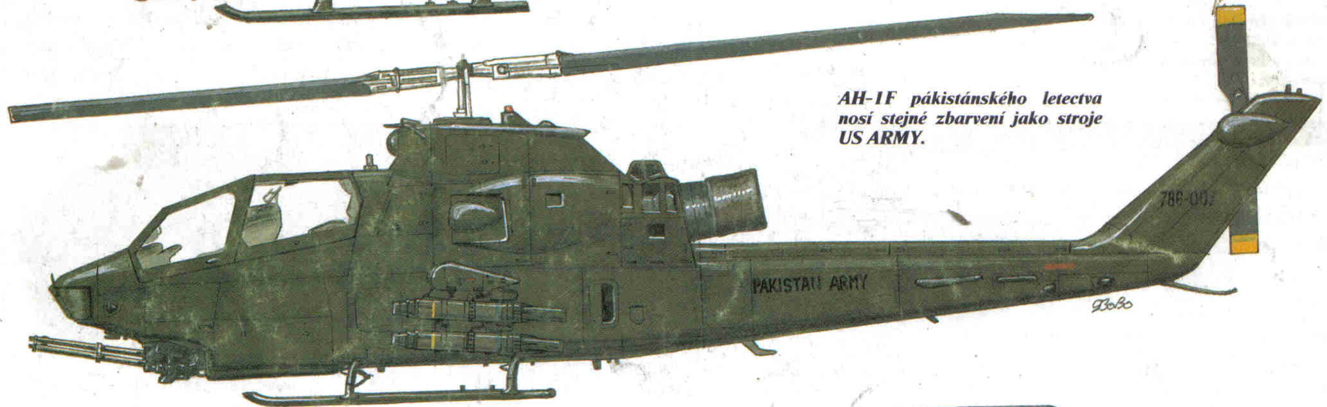


Jedna z patnácti TH-1S sloužících na základně Fort Rucker k výcviku pilotů AH-64.

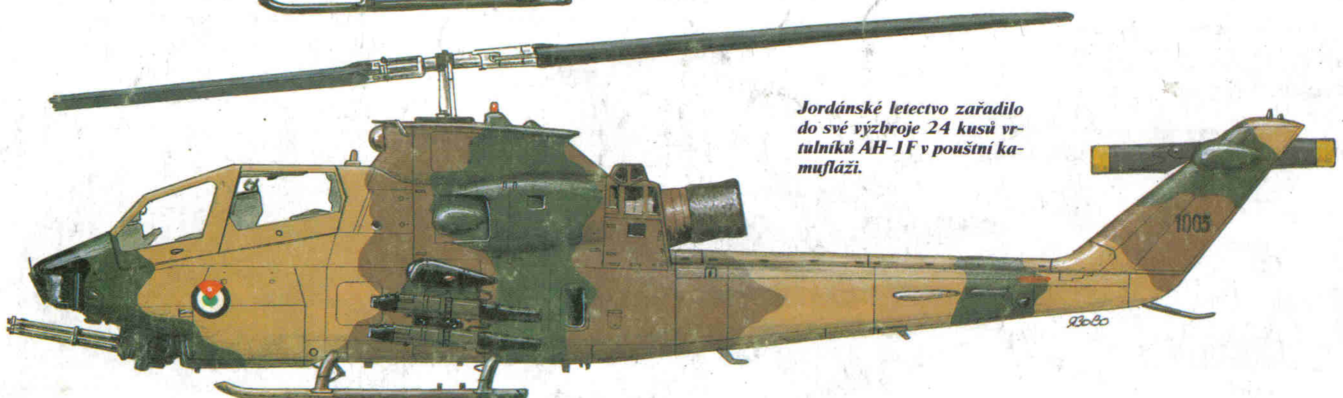


Japonské AH-1 jsou zbarveny buď celé olivovou barvou, nebo nesou zajímavou kamufláž sestávající z polí černé, tmavě zelené a hnědé barvy.





AH-1F pákistánského letectva nosí stejné zbarvení jako stroje US ARMY.



Jordánské letectvo zařadilo do své výzbroje 24 kusů vrtulníků AH-1F v pouštní kamufláži.

39.-